

# NEPTUNUS

## info marine

28° jaargang nr 186

28° année no 186

# 2







# NEPTUNUS

## info marine

september 1980  
septembre 1980

28e jaargang nr 2  
28e année no 2

LID



MEMBRE

## sommaire neptunus

## inhoud neptunus

het loodswezen  
door a. vandenbussche  
gravelines ou grevelinge(n)  
door j. verleyen  
de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XII)  
door j. verleyen  
le problème de la piraterie en mer rebondit...  
par j.m. de decker de brandeken  
nog vitamines  
door fregatkapitein (r) w.f.j. van houdt  
une plaque commémorative belge inaugurée à brest  
par le lt. colonel hre (r) paul eygenraam  
de zee en de kunst - henri lehon  
door norbert hostyn  
postzegelnieuws - lijnschepen en filatelie  
door eerste meester chef a.a. jacobs  
woorden uit de zeemanskist - de tijd op zee  
door oppermeester j.b. dreesen  
maritieme ditjes en datjes  
door e.a. van haverbeke  
maritiem panorama - panorama maritime  
door h. rogie

## inhoud info-marine

## sommaire info-marine

info-marine  
info-reserve  
neptunus winkeltje - la boutique neptunus

Revue maritime bimestrielle  
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue  
Directeur van het tijdschrift  
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef  
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's  
R. De Meersman

Administratie - Administration  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique :  
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;  
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité  
V. Ségaert b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements  
Verkoop- en Abonnementendienst  
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30  
de Neptunus/Oostende  
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30  
van Neptunus/Oostende  
200 F gewoon - normal  
300 F steun - soutien  
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer  
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :  
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs :  
E. De Grieck, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepont, A. Schram, H. Rogie, U. Derycke, A. Devreese.

# Het loodswezen

Door A. VANDENBUSSCHE

## De DIENST van het LOODSWEZEN omvat :

- De LOODSDIENST : Kust & Scheldemonden.
- De BETONNING - BEBAKENING - & KUSTVERLICHTING.
- De STAATSSLEEPDIENST.
- Het TOEZICHT op de SCHEEPVAART in de WATERS van de BELGISCHE KUST.
- De ZEEREDDINGSDIENST.
- De MARITIEME VERKEERSLEIDING.
- Bijkomende OPDRACHTEN.
- BEHEER en ADMINISTRATIE.

## A. - DE LOODSDIENST : Kust & Scheldemonden.

In België is het Loodswezen een Staatsdienst, die ressorteert onder het Ministerie van VERKEERSWEZEN, Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, waarvan de hoofdzetel gevestigd is te BRUSSEL.

Het Belgisch Loodswezen bestaat uit twee regionale directies t.w. ANTWERPEN en OOSTENDE.

De regionale directie OOSTENDE heeft onder haar bevoegdheid de Zeeloodsdienst en de loodsdienst op de kusthavens.

Zij staat onder de leiding van een NAUTISCH Directeur. De plaatselijke leiding wordt waargenomen in de standplaats VLISSINGEN (Belgisch Loodswezen aldaar gevestigd) en het loodsstation Kust (te Zeebrugge) door respectievelijk een NAUTISCH Dienstchef.

Het loodsen van zeevaartuigen is geregeld door de Wet van 3 november 1967 (verschenen in het Belgisch Staatsblad van 5 januari 1968).

Volgens art. 4 van deze Wet bepaalt de Koning de gebieden waarop de Staat een loodsdienst inricht en de grenzen binnen welke de zeevaartuigen « loodsplichtig » zijn.

De koning kan bepaalde kategoriën van vaartuigen ontslaan van de verplichting tot het nemen van een loods.

Het K.B. van 8.6.1971 (Belgisch Staatsblad 14.7.71) gewijzigd door het K.B. 9.1.1980 (Belgisch Staatsblad 142.80) bepaalt de uitvoeringsmodaliteiten van voornoemd art. 4.

Door de Staat worden in de volgende bevaarbare wateren loodsdiensten ingericht :

1. de Schelde benedenwaarts van Antwerpen tot de rede van Vlissingen ;

2. de Schelde bovenwaarts van Antwerpen tot Dendermonde en de Rupel tot in de sluis van Wintham ;
4. het zeekanaal van Gent naar Terneuzen ;
5. de Scheldemonden van de rede van Vlissingen tot in zee waar de loodsboden hun kruisstation hebben ;
6. de vaarwaters begrepen tussen de kruisstations der loodsboden en de kusthavens ;
7. de tijhavens van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort en tussen die tijhavens en de aanpalende reden ;
8. de Belgische kustwateren, met uitbreiding in het Westen ervan tot de rede van Duinkerke en in het Oosten tot de rede van Vlissingen.

De vaartuigen welke niet loodsplichtig zijn worden opgesomd onder art. 4 van het K.B. 8.6.1971, gewijzigd bij art. 3 van het K.B. 9.1.1980.

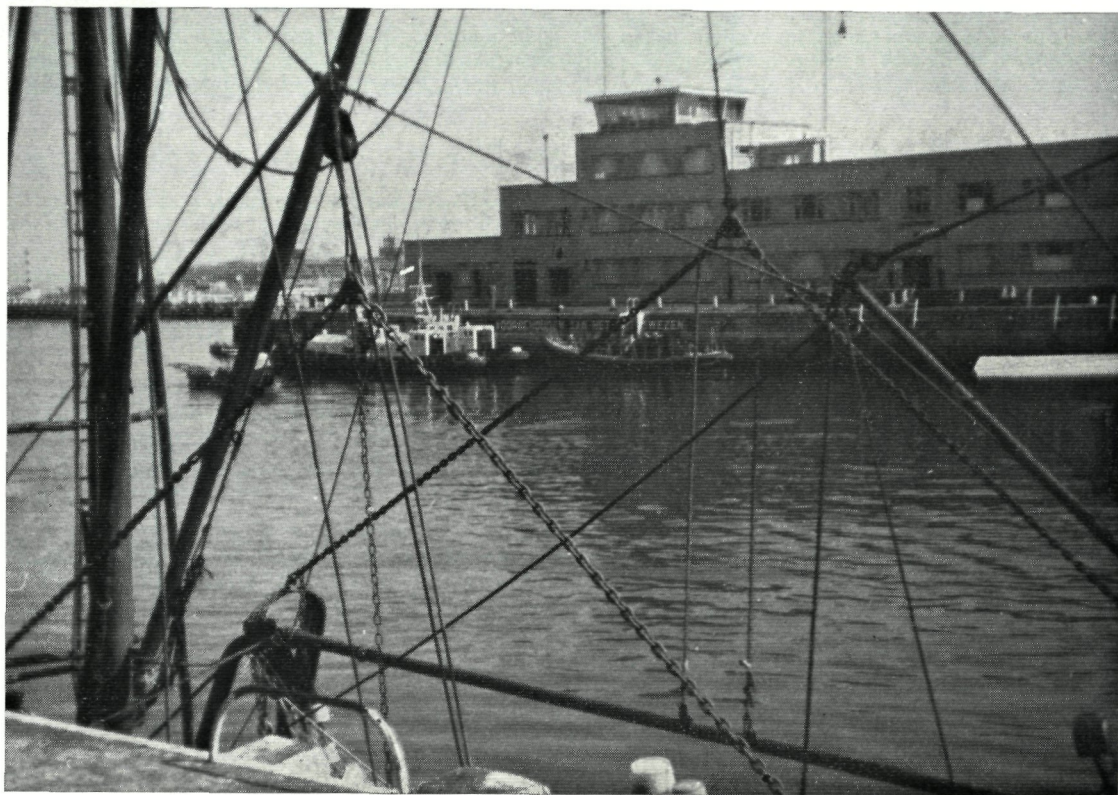
Het beloodsen op de Belgische kusthavens (OOSTENDE, NIEUWPOORT, ZEEBRUGGE) en in de tijhavens ervan, is voorbehouden aan de Belgische loodsdienst. Het loodsstation voor het ganse kustgebied is gevestigd te ZEEBRUGGE.

De loodsdienst van en naar de Belgische havens aan de Schelde en deze gelegen aan het kanaal Gent-Terneuzen wordt verzekerd gemeenschappelijk tussen België en Nederland volgens artikel 9 van het verdrag van 19.4.1839 en dit van 5.11.1842, hebbende als algemeen reglement de Conventie van 20.5.1843 gesloten in uitvoering van deze verdragen.

Het is ingevolge deze conventie dat beide landen loodsstandplaatsen opgericht hebben te Antwerpen, te Vlissingen en te Terneuzen, w.t.w. voor scheepvaart op Belgische havens aan de Schelde of het kanaal Gent-Terneuzen.

Het beloodsen op de Nederlandse havens aan de Schelde of aan het kanaal Gent-Terneuzen is exclusief voorbehouden aan de Nederlandse Loodsdienst. Vroeger bestond de vrije concurrentie tussen de Belgische en Nederlandse loodsdiensten. Teneinde tot een meer economische uitbating te komen, werd in 1950 met Nederland een conventie gesloten bepalend dat 72½ % van de beloodsingen op de Belgische havens aan de Schelde en het kanaal Gent-Terneuzen door Belgische loodsen worden uitgevoerd en 27½ % door Nederlandse loodsen.





De praktische uitvoering van de gemeenschappelijke belofte tussen NEDERLAND en BELGIE is thans geregeld door de overeenkomst van 1966. (Regeling betreffende de loodsdienst voor en op de WESTERSCHELDE en op het KANAAL van TERNEUZEN).

## B. - De LOODSEN

De aanwerving van loodsen geschiedt volgens een puntenstelsel, waarbij wordt rekening gehouden met de kwalificatie van brevet (het hoogste brevet is dat van Kapitein ter lange Omvaart) en met de behaalde vaartijd.

Minimumvoorwaarden wat betreft het brevet :

- a) leerling-loods : Scheldemonden,
  - b) leerling-kustloods : Zeebrugge,
- tenminste het brevet van eerste luitenant ter lange omvaart.

Zij komen in dienst als leerling-loods. Na met goed gevolg een proefperiode van 9 maanden te hebben doorgemaakt en geslaagd te zijn in het voorziene examens, wordt de leerling-loods benoemd tot loods.

Volgens zijn dienstanciënniteit wordt de loods bevorderd in tonnemaats-klasse, tot hij uiteindelijk als geselecteerde loods wordt aangesteld.

De loodsen worden van een legitimatiebewijs voorzien, waardoor zij hun hoedanigheid van Rijksloods kunnen aantonen.

De regionale directie te Oostende heeft het gezag en beschikt over :

- SCHELDEMONDENLOODSEN.
- KUSTLOODSEN.

Zij verzekert de loodsdienst op de hiernavermelde trajekten :

1. Van het kruisstation in zee (Wielingen - loodsboot) tot de rede van Vlissingen & de sluizen van Terneuzen & omgekeerd.
3. Van de rede Vlissingen of sluizen te Terneuzen naar de Kusthavens (langs de Belgische kustwateren) en omgekeerd.
4. Voor schepen komende uit een Belgische haven, van het kruisstation in zee of van de rede der kusthavens naar de rede van Duinkerke.

De trajekten 1 en 3 vallen onder de bevoegdheid van de Scheldemondenloodsen.

Het traject 2 valt normaliter onder de bevoegdheid van de Kustloodsen.

Voor het traject 4 kan zowel een kustloods als een Scheldemonddloods worden ingezet.

De loodsen worden aan boord van de te beloodsen schepen bemand door motorredboten, die in de resp. standplaatsen (Vlissingen, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort) permanent ter beschikking zijn. De loodsdienst is trouwens een continudienst, die slechts bij zeer slechte weersomstandigheden wordt gestaakt.

De loodsgeldtarieven zijn vastgesteld bij Koninklijk Besluit. Voor wat betreft de loodsgeldtarieven voor



de Schelde en haar mondingen en het Kanaal Gent-Terneuzen geschiedt dit in overleg tussen de Nederlandse en Belgische regeringen.

### **C. - HET VLOTTEND MATERIEEL van de LOODSDIENST.**

Voor de uitvoering van zijn opdracht beschikt de LOODSDIENST over 4 loodsbotten en 10 motorredboten.

Voor de loodsdienst op zee zijn 2 loodsbotten (kruiskotters) ter beschikking, die ieder om de beurt 7 dagen zeedienst (op het kruisstation) doen, gevolgd door 7 dagen binnenbeurt (opliggen in de haven voor herstellingen, onderhoud, enz...).

Voor het aanvoeren van loodsen tussen VLISSINGEN en het KRUISSTATION (Wielingen - Loodsboot) zijn eveneens 2 loodsbotten (tenders) ter beschikking. Deze verrichten eveneens om beurt 7 dagen zeedienst.

De loodsboot - tender van dienst is gestationeerd te VLISSINGEN.

De loodsboot (Kruiskotter als tender) staat onder het bevel van een LOODSSCHIPPER (gerecruteerd uit het Loodsenkader). Hij wordt geassisteerd door een loods - dd. Stuurman.

### **D. - De BETONNING - BEBAKENING EN KUSTVERLICHTING**

De betonning - bebakening van de vaargeulen en de kustverlichting (vuurtorens, havenverlichting) valt onder de bevoegdheid van het Loodswezen.

Het onderhoudt de bebakening op zee, omvattend een 90 tal licht- en andere boeien, over een gebied in de Noordzee vanaf de Belgisch-Nederlandse grens en de Belgische-Franse grens tot 51°36' NB, weze een gebied van circa 2.600 km<sup>2</sup>.

Voorts zorgt het Loodswezen voor de maritieme verlichting en de signalisatie in de kusthavens; daaronder vallen o.m. de getijseinen, de storm- en havensignalen.

Ook het lichtschip « WESTHINDER » behoort tot de bebakeningsdienst. Dit schip gemeerd in positie 51°23'N 02°26'20"E, is gelegen op een belangrijke plaats voor de scheepvaart.

Het bakent de gevaarlijke zandbank « Westhinder » af en bevindt zich precies op de plaats waar de schepen van koers dienen te veranderen om naar onze havens en het loodsstation te stevenen.

Het lichtschip is uitgerust met een indrukwekkend torenlicht, zichtbaar vanop 12 tot 13 mijl. Het is bovendien uitgerust met een radiobaken, hetgeen de scheepvaart toelaat zich, zowel bij nacht als bij dag of in mist, te oriënteren en de richting waarin het lichtschip is vast te stellen. Tot de verdere uitrusting behoren een middengolf zender-ontvanger, alsmede V.H.F. apparatuur.

Aan boord van het lichtschip is er een bestendige wacht. Het werkschema van de bemanning bestaat uit twee weken zeebeurt, waarna zij twee weken vrij zijn.

Om het leven aan boord zo gezellig mogelijk door te brengen, beschikken zij over allerhande gezelschapspelen, radio en televisie.

De aflossing van de bemanning op zee geschiedt door een der schepen van de bebakening- of sleepdienst; zo nodig bij slechte weersomstandigheden door de loodsboot - tender.

Voor het uitleggen, binnenhalen, verwisselen en onderhouden van het uitgebreid bebakeningsmaterieel, beschikt het Loodswezen over gespecialiseerd personeel en over het betonningsvaartuig « ZEE-AREND ».

### **E. - De STAATSSLEEPDIENST**

1. De Staatssleepdienst, eveneens vallend onder de bevoegdheid van het Loodswezen Oostende, heeft voor opdracht:

- 1.1. Alle om het even welke zeevaartuigen op sleeptouw te nemen ter hoogte van de Belgische Kust of binnen een afstand van 60 mijlen van de haven van Oostende.
- 1.2. Het in- en uitvaren van de haven Oostende aan de vaartuigen te vergemakkelijken.
- 1.3. Aan de vaartuigen hulp te bieden bij de in de aanhorigheden van de haven Oostende te verrichten manoeuvres.
- 1.4. Gestrande of in nood verkerende vaartuigen ter hulp te komen en in alle omstandigheden hulp te bieden, daar waar de hulp van de vaartuigen van de dienst nodig zou kunnen zijn.
- 1.5. De sleeptarieven zijn vastgesteld bij Koninklijk besluit.

2. Vlottend materieel van de Sleepdienst

- 2.1. Diesel elektrische Sleepboot « ZEETIJGER » 275 BRT 1.250 P.K. maximum snelheid 13 mijl.
- 2.2. VOITH sleepboot « ZEEMEEUW » 145 BRT 1.050 P.K. maximum snelheid 12 mijl.

### **F. - TOEZICHT op de SCHEEPVAART in de WATEREN en HAVENS van de BELGISCHE KUST.**

Het Loodswezen oefent toezicht uit op de scheepvaart in de wateren en havens der Belgische kust. Dit gebeurt door middel van motorredboten.

De vastgestelde overtredingen worden aan de ZEE-VAARTPOLITIE medegedeeld.

### **G. - DE BELGISCHE ZEEREDDINGSDIENST**

(lees hierover het artikel verschenen in NEPTUNUS 27ste jaargang, nr 183, blz. 26, 27 en 28, alsook de volgende tekst.)

Sedert enkele maanden is een nieuwe zelfrechtende, onzinkbare reddingsboot gestationeerd te Oostende met als aktie-radius de ganse Belgische kust.

Enkele technische gegevens:

Bouwjaar 1979.

Lengte over alles: 16,50 m.

Breedte: 4,60 m.

Diepgang in het midden: 1,35 m.

De romp is in staal, de bovenbouw in aluminium.

Het schip heeft een dubbele huid, opgevuld met drijfmetaal, en het is volledig waterdicht.

Voortstuwing: 2 cater-Pillar dieselmotoren, van 520 PK elk.

Snelheid: 15 à 16 knopen.

Manoeuvrbaarheid: Combinatie van twee schroeven en twee roeren.

De bediening van het schip geschiedt volledig vanuit het stuurhuis door middel van een hydraulische afstandsbediening.

Navigatie- en communicatiemiddelen:

Radar, middengolf zend- & ontvangst apparatuur, V.H.F., decca, dieptemeter en scheepsoproeprichting.





Het schip is bovendien uitgerust met een door een motor aangedreven rubberboot.

Bemanning : 1 schipper en 4 bemanningsleden.

De stations ZEEBRUGGE en NIEUWPOORT blijven beschikken over de in voornoemd artikel vermelde reddingsboot type « WATSON ».

#### H. - DE MARITIEME VERKEERSLEIDING.

Deze dienst is gevestigd in de uitkijktoren van het Loodswezengebouw (langsheen het Montgomerydok) te OOSTENDE en wordt verzekerd door Maritieme Verkeersleiders.

Minimumvoorwaarde inzake het vereiste brevet : De Maritieme Verkeersleider moet tenminste het brevet van tweede luitenant ter kustvaart bezitten.

Hierna volgt een summier opsomming van enkele opdrachten van de Maritieme Verkeersleider :

— Hij regelt de scheepvaarttrafiek in de tijhaven van Oostende. Het is de Maritieme Verkeersleiding die aan de schepen toelating verleent tot in- of uitvaren. Daartoe is de Maritieme Verkeersleider voortdurend in verbinding met tijseinpost, gelegen op het Oosterstaketsel der haven, die hij te gepasten tijde instructies geeft tot het bijzetten of neerhalen van de trafiekseinen. Hij controleert de gang van het scheepvaartverkeer in de haven en signaleert de vastgestelde overtredingen aan het Waterschoutsambt (Zeevaartpolitie).

— Met betrekking tot onze eigen dienst heeft de Maritieme Verkeersleider tot taak de opdrachten van

de redden dienst te regelen, dit i.v.m. de belofdesingen (bemannen en afhalen van loodsen), het inzetten van de motorredeboot voor een hulp- of reddingsoperatie onder de kust, het alarmeren van de CHEFLOODS, OPZICHTER van de Reddingsdienst.

In noodgevallen of bij belangrijke reddingsoperaties neemt de NAUTISCH Directeur, hoofd van de Belgische Zeerreddingsdienst, zelf de leiding op zich. De Maritieme Verkeersleider treedt op als coördinator van het « Zeerreddingscoördinatiecentrum ».

— De bebakening is een belangrijk element voor de veiligheid van de Scheepvaart.

Defecten aan boeien en signalisatie of wijzigingen in de werking van de bebakening worden door de Maritieme Verkeersleiding aan de Scheepvaart bekend gemaakt door middel van « DRINGENDE BERICHTEN aan ZEEVARENDEN ». De Maritieme Verkeersleiding geeft deze berichten ter verspreiding door aan OOSTENDE-RADIO. Tussen de Maritieme Verkeersleiding en Oostende-Radio bestaat een rechtstreekse telefoonlijn.

Hetzelfde gebeurt met de « INLICHTINGEN voor de SCHEEPVAART », beter gekend onder de Engelse benaming « INFORMATION to SHIPPING ». Kortweg ook « INFO's » genaamd.

Deze hebben voornamelijk betrekking op het staken of hervatten van de loodsdienst, het melden van drijvende voorwerpen, aanvaringen, enz. In belangrijke gevallen wordt de bevoegde CHEFLOODS geraadpleegd vóór het doorgeven van de berichten aan Oostende-Radio.



— De MARITIEME VERKEERSLEIDER heeft ook administratieve taken te verrichten, zoals het bijhouden van een logboek, het noteren van de havenbeweging en van de E.T.A.'s - (expected time of arrival - de tijd waarop een schip aan het loodsstation te verwachten is). Deze meldingen worden door hem per radio doorgegeven aan de loodskotter en aan het betreffend loodsstation.

De Maritieme Verkeersleider is eveneens gelast met het opstellen van verslagen over :  
olieverontreiniging, bomalarm, belangrijke voorvallen. Alle ernstige gebeurtenissen worden ten spoedigste aan de bevoegde CHEFLOODS en de NAUTISCH Directeur gesignaleerd. De Maritieme Verkeersleider verwittigt tevens de instanties die bevoegd zijn om tussen te komen (bv. in geval van olieverontreiniging : de ZEEMACHT en/of de CIVIELE BESCHERMING).

## I. - BIJKOMENDE OPDRACHTEN

— Voor de meteorologische dienst van Ukkel en van de Regie der Luchtwezen worden aan boord van het lichtschip in zee « WESTHINDER » en door de tijseinpost op het Oosterstaketsel te Oostende, meteorologische waarnemingen gedaan, alsook opmetingen der zeestromingen verricht.

— Aan boord van het lichtschip « WESTHINDER » worden eveneens wetenschappelijke waarnemingen gedaan.

— Medewerking wordt eveneens verleend aan de Hydrografische Dienst (Ministerie van Openbare Werken, Dienst der Kust) en aan de Dienst voor de Zeevisserij (Ministerie van Landbouw).

— Voor de werkzaamheden op zee dezer beide diensten, stelt het loodswezen de peilboot « Paster Pype » met bemanning ter beschikking van de Hydrografische Dienst en het m/s « Hinders » met bemanning ter beschikking van de Dienst voor de Zeevisserij.

## J. - BEHEER en ADMINISTRATIE

Op NAUTISCH gebied wordt de NAUTISCH Directeur bijgestaan door NAUTISCH Dienstchefs (één te VLISSINGEN en één te ZEEBRUGGE), CHEFLOODSEN (te OOSTENDE en VLISSINGEN) en een dd. CHEFLOODS te NIEUWPOORT (die tevens Waterschout is van deze haven).

De bovenvermelde diensttakken brengen een uitgebreide administratie met zich mee. Alle verslagen, voorstellen, personeelskwesties, materieelzaken, aanvragen, strandingen, beschadigingen van materieel op zee en aan wal, zeevaartrechten, havenbeweging, boekhouding, inventarissen, enz. vallen onder de werkzaamheden van de Administratieve diensten.

Op Administratief gebied wordt de NAUTISCH Directeur bijgestaan door een Adjunct-Adviseur, een Bestuurschef en Administratief Adjuncten.

De NAUTISCH Dienstchef te VLISSINGEN wordt op administratief gebied bijgestaan door een Bestuurssecretaris.

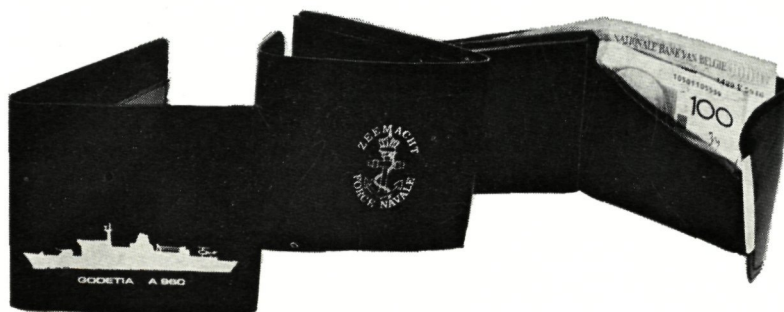
**PERSONEELSBESTAND :** Op 31.12.1979 waren 584 personen tewerk gesteld bij het LOODSWEZEN, waarvan er 224 ter beschikking zijn gesteld door de Regie voor Maritiem Transport, dit ingevolge art. 32 van de Wet van 1.7.1971, wet houdende oprichting van de R.M.T.



**Z.M. BRIEFHOUDER**



**PORTE-FEUILLE F.N.**



Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.  
Prijs : 60,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten : 15,- Fr.

Andere opdrukken zijn mogelijk maar wel per bestelling van minimum 100 stuks.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.  
Prix : 60,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi : 15,- Fr.

D'autres impressions sont possibles, mais par commande de 100 pièces.

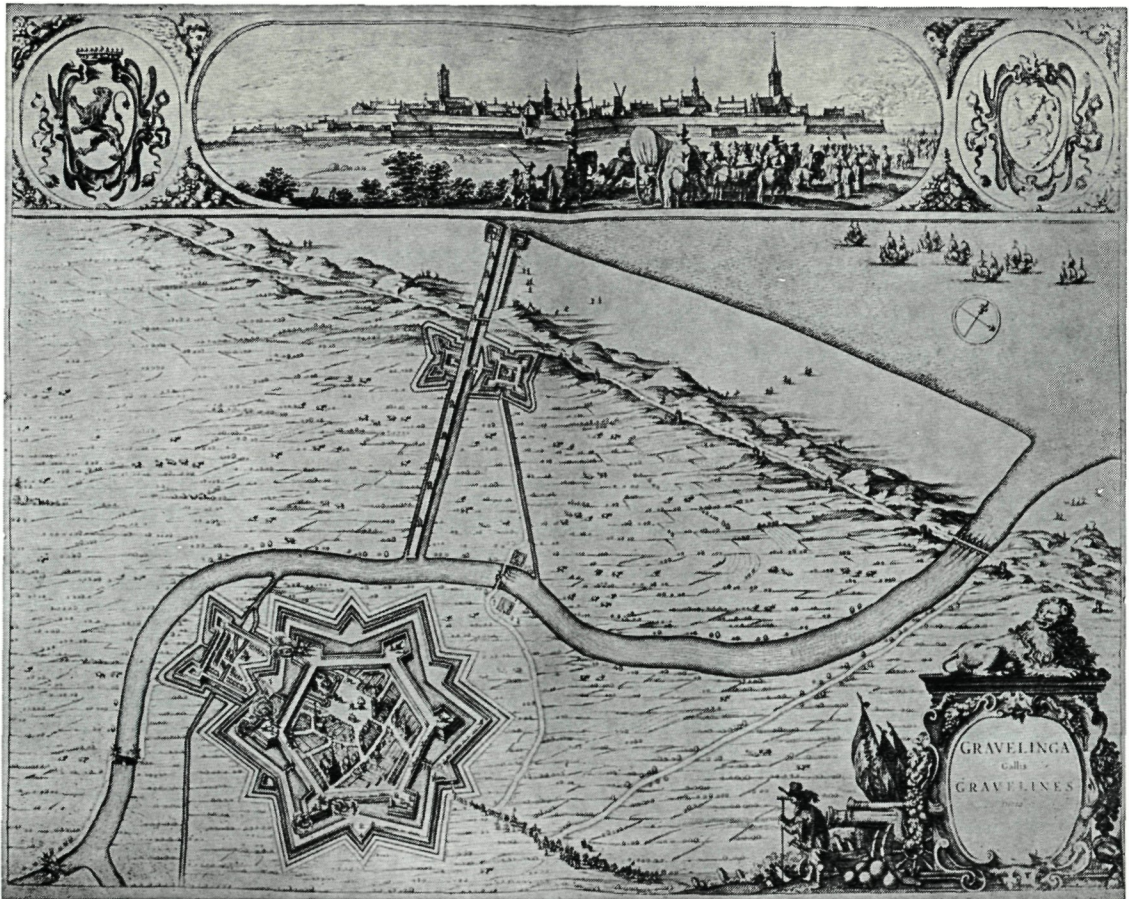


Ces pages sont dédiées à la population gravelinoise et à son Maire en témoignage de reconnaissance pour l'accueil réservé en 1914-1918 à tant de soldats belges qui n'avaient plus de foyer.

# Gravelines ou Grevelinge(n)

En marge de l'activité navale belge 1914-1918 (XIII)

Par J. Verleyen





## Les six dernières années espagnoles de Gravelines (1652-1658)...

Cette courte période de réoccupation espagnole est dominée par une catastrophe dont on parlera longtemps car les effets s'en firent sentir bien des années après. Le 28 mai 1654 (date sur laquelle tous les auteurs sont d'accord), à 11 heures du matin, le feu prit aux poudres enfermées dans le château. Une terrible explosion causa de grands dégâts dans la ville et aux fortifications. Le château construit en briques sauta tout entier. L'église Saint Willibrord et le beffroi eurent à souffrir. Ces premiers ébranlements sont souvent associés à ceux, beaucoup plus graves, que ces monuments subirent lors de l'affreuse « tempête de l'An IX », soit le 9 novembre 1800, qui vit s'écrouler la flèche de l'église et les deux moulins situés sur les remparts. Le 11 juillet 1810, la tour même de l'église tomba également. Ainsi disparurent deux des éléments du panorama de Gravelines qui nous est conservé par les illustrations de SANDERUS et par celles de Sébastien de Beaulieu, la haute flèche de 125 pieds de l'église Saint Willibrord de 1598, flèche qui lui donnait un peu l'allure de Notre Dame de Bruges, (\*) et les moulins des remparts.

Le moment n'est pas mal choisi pour expliquer comment ces dégâts ont été réparés en tout ou en partie. Le regretté Maurice TORRIS s'est fait un plaisir de nous exposer que c'est son aïeul, Bernard, Nicolas DECARPENTRY, négociant et armateur comme lui et Maire de Gravelines de 1813 à 1840, qui procéda à la restauration complète de la ville, église, mairie et beffroi, après la période troublée de la Révolution et de l'Empire. L'ancien beffroi, dont nous avons donné la reproduction, menaçait ruine. Il fallut le démolir et le reconstruire en 1823. Lors de la démolition, on constata qu'il était lézardé complètement. La reconstruction coûta la somme de 10.317 francs et 17 centimes. L'horloge placée en 1823 coûta la somme de 3.000 francs. Les comptes de la ville font mention d'une horloge au beffroi en 1622, donc peu après la construction du beffroi démoli en 1823. Cette horloge de 1622 fut remplacée notamment en 1685. Quant à l'église Saint Willibrord, Marcel LAIDEZ nous précise qu'après avoir subsisté longtemps à l'état de ruine, la première pierre du nouveau choeur fut posée, le 7 mai 1823, par M. Jansonne, Curé-Doyen de Gravelines, et que la bénédiction du sanctuaire reconstruit eut lieu le 29 septembre 1825. La nouvelle tour de l'église et le nouveau beffroi ont un aspect plus massif que leurs prédécesseurs. On a voulu faire du solide.

Les moulins des remparts ont mis plus de temps à revenir mais ils sont précisément en train de le faire. Depuis qu'elle a entrepris la restauration du site des remparts, la Municipalité songeait à y transférer le « Moulin des Huttes ». Ce moulin fut construit, à l'origine, à Oye-Plage au lieu-dit l'Etoile et fut transféré en 1946 à la sortie de Gravelines vers Dunkerque, le long de la route. Il fut utilisé à cet endroit par son nouveau propriétaire, M. Philéas



Cliché Ville de Gravelines

Le moulin en cours de transfert dans le site des remparts.

LEBRIEZ, jusqu'à sa mort survenue accidentellement en septembre 1966. La Ville de Gravelines achètera alors le moulin et le fit restaurer complètement en 1968. Un élément est venu hâter la décision à prendre. Le moulin devait quitter la zone d'extension du port de Dunkerque. Il est actuellement en cours de transfert dans le site des remparts au nord de ceux-ci. Qui sait si d'autres ne viendront pas le rejoindre et ainsi à Gravelines, comme à Bruges ou à Hulst, moulins et remparts se retrouveront dans le panorama classique d'une vieille ville flamande.

Jules FINOT, déjà cité, nous dit que l'Archiduc Léopold-Guillaume s'occupa immédiatement après la reprise de Gravelines de faire remettre en état les écluses et le canal exécutés de 1630 à 1638. On peut se demander si quelque chose de sérieux a pu être réalisé puisque nous savons que la question était encore pendante après le transfert de souveraineté. J.B. VIFQUAIN déjà également cité, mentionne quant à lui que VAN LANGREN reprit aussitôt espoir pour son projet de port à Mardyck. En 1653, il adressa au Roi d'Espagne Philippe IV un rapport sur son projet de bassin-canal de 2.500 toises (une lieue 1/4), large de 150 à 200 pieds (48,70 m. à 64,97 m.) et pouvant abriter 2.000 navires à flot. Ce second projet n'eut pas plus de chances que celui de 1624.

(\*) Des flèches similaires existent encore dans le Westhoek, français ou belge, comme à Steenvoorde ou à Hondshoote, comme à Poperinge, Lo ou Vinkem.





Cliché Ville de Gravelines  
Le Beffroi et la Mairie tels qu'on les voit de nos jours.

### Louis XIV reprend la situation en mains et s'allie avec Cromwell...

Tous les auteurs s'accordent à dire que la Fronde qui a débuté en janvier 1649 doit être considérée comme terminée en juillet 1653, au moment où Louis XIV, qui a atteint sa majorité à quinze ans, rentre à Paris avec Mazarin. A partir de ce moment, la Fortune va lui sourire sur plusieurs fronts, pourrions nous dire.

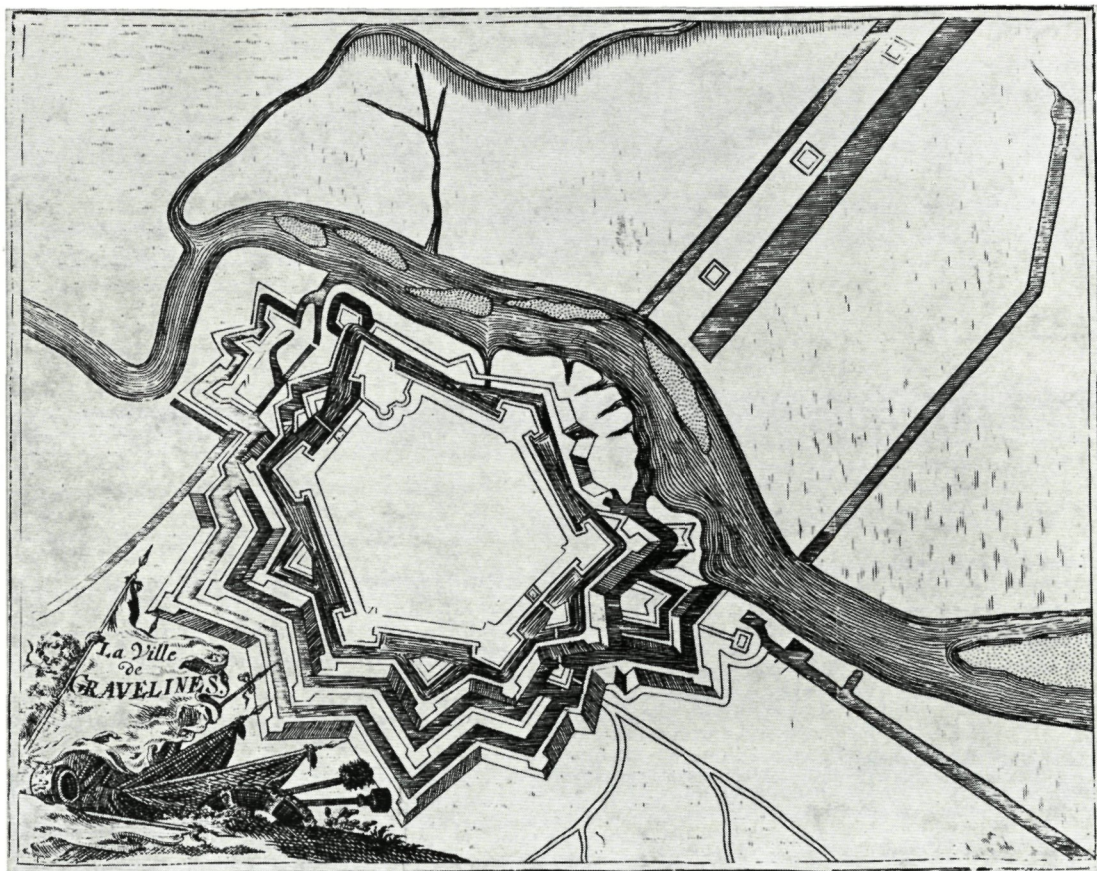
En ce qui concerne les opérations militaires sur terre, Louis XIV dispose de Turenne qui va remporter toutes les victoires qui conduiront au Traité des Pyrénées. L'Espagne, par contre, a misé sur le talent du transfuge Condé. Or, en dépit de toute sa valeur indéniable, ce grand chef d'armées, depuis qu'il est passé au service de l'Espagne, semble réellement abandonné par la chance qui l'avait si bien secondé lorsqu'il était au service de son pays. Il n'y a pas que la « Fortune des armes » qui joue un rôle dans une campagne, il y a aussi le « Nerf de la guerre ». Or, l'argent ne fait que manquer de plus en plus à l'Espagne et bien des opérations militaires qui évoluaient favorablement doivent être abandonnées faute d'argent pour les poursuivre et exploiter les succès obtenus.

Aux Pays-Bas espagnols, à Bruxelles, l'Archiduc Léopold-Guillaume se révèle être un homme très réaliste. Loin d'être enivré par ses succès initiaux de 1652, il se rend bien vite compte que jamais l'Espagne ne triomphera de la France, que le manque de ressources enlève toutes chances à des opérations militaires et qu'il faut rechercher la paix dans les meilleures conditions possibles. Il engage même des pourparlers officieux. Encore une fois, comme au

temps des Archiducs Albert et Isabelle, la mentalité est totalement différente à Bruxelles, où l'on se rend compte de la situation, et à Madrid, où l'on vit encore toujours dans l'illusion. Léopold-Guillaume va paraître aussitôt suspect à Madrid. N'oublions pas qu'il appartient à la branche autrichienne de la Maison de Habsbourg et qu'il est, pour Madrid, un « neveu de Vienne ». Or, la Cour de Vienne est demeurée neutre dans la guerre de 80 ans qui a opposé l'Espagne à ses provinces septentrionales rebellées alors que son intervention eut pu peser d'un grand poids dans la balance et eut pu même permettre d'étouffer la rébellion dans l'oeuf. Un rapport envoyé de Bruxelles à Madrid par Gaspar de Bracamonte, comte de Penaranda, attire l'attention du Roi sur le fait que, dans bien des circonstances, les intérêts de l'Empire sont différents de ceux de l'Espagne et sont parfois opposés. On représente le Régent comme étant sous la coupe de son entourage (très restreint, du reste) et notamment d'un certain comte de Schwartzberg, un Allemand qu'il a amené avec lui comme premier maître de sa Cour et d'un Flamand, le Marquis de Lede (que nous connaissons déjà) qui a tout à dire au point de vue militaire. Léopold-Guillaume se verra obligé de renvoyer Schwartzberg en septembre 1653. Tout ceci ne fera que le dégoûter d'avantage de son mandat de Régent qu'il abandonnera en mai 1656, après avoir essayé vainement d'ouvrir les yeux de Madrid.

Comme si cela ne suffisait pas, un revirement international s'opère au profit de la France. En Angleterre, le chef de l'opposition Oliver Cromwell s'est emparé du pouvoir à la suite d'une longue guerre civile au cours de laquelle il a même fait exécuter le roi Charles 1er. L'alliance du nouveau chef d'état





Cliché extrait des « Délices des Pays-Bas » de 1769  
Gravelines entourée de sa triple enceinte de Vauban. On remarque nettement au centre la première enceinte de Charles-Quint. On remarque aussi que les défenses sont plus solides du côté de l'intérieur des terres là où VAUBAN avait constaté leur faiblesse lors du siège de 1658, premier siège auquel il prit part.

anglais est recherchée tant par la France que par l'Espagne. En 1655, le Marquis de Lede, déjà cité, est envoyé à Londres en ambassade pour présenter à Cromwell les meilleurs vœux du roi Philippe IV. Mais, le « Lord Protector », par intérêt, a déjà choisi secrètement de s'allier à la France contre l'Espagne. Cette même année 1655, la marine anglaise, à laquelle Cromwell a donné un renouveau de vigueur, attaque déjà les Antilles espagnoles et s'empare de la Jamaïque. En mai 1657, un traité officiel (mais tenu secret) franco-anglais est signé. Cromwell aidera Louis XIV de sa flotte et de son armée pour enlever Dunkerque et Mardyck à l'Espagne mais ces places resteront à l'Angleterre. Ainsi, Louis XIV retrouvait un allié naval pour remplacer la Marine des Provinces-Unies dont l'aide lui avait été si précieuse, en 1644, devant Gravelines et, en 1646, devant Dunkerque.

#### Les opérations qui mènent à la reprise de Gravelines en 1658...

Tout ce qui vient d'être dit permet de suivre et de comprendre plus aisément ces opérations. Les années 1652 et 1653 ne sont pas mises à profit par l'Espagne. L'Archiduc Léopold-Guillaume doit travailler avec trois chefs militaires qui ne s'entendent pas : Fuensaldagna, Charles IV de Lorraine (dont il

devra se défaire en 1654, comme nous l'avons vu) et Condé dont nous avons signalé la mauvaise fortune. En 1654, Turenne inflige à Condé une retentissante défaite en le repoussant d'Arras qu'il assiégeait. Les campagnes de 1655 sont les dernières qui sont menées sous l'autorité de Léopold-Guillaume et se soldent par la perte de Landrecies, Condé et Saint-Ghislain. En mai 1656, Léopold-Guillaume, excédé, se retire. Il est remplacé par un Espagnol, le Marquis de Caracena, bientôt suivi d'un fils naturel de Philippe IV, don Juan d'Autriche. La méfiance cultivée à l'égard de Léopold-Guillaume a porté ses fruits. Madrid ne veut plus d'un « neveu de Vienne » à Bruxelles !

En 1657, les effets de l'alliance franco-anglaise vont se faire sentir. Comme précédemment, l'effort français sur terre va se porter d'abord à l'est du front. Montmédy au Luxembourg est assiégée longuement par Turenne et tombe en septembre 1657. Cette place, qui fut tant disputée, est aujourd'hui un modeste et paisible chef lieu de canton du département de la Meuse, au sud d'Orval et au sud-ouest de Virton. Si son nom a perdu pour beaucoup une consonnance tragique, il n'en est pas de même pour le nom de l'arrondissement dont elle fait partie puisqu'il s'agit de l'arrondissement de Verdun. Certains de nos manuels d'histoire de Belgique nous



ont laissé à la mémoire le nom de son héroïque gouverneur en 1657, Jean d'Allamont.

Turenne se porte alors en Flandre maritime tandis que les Anglais débarquent à Boulogne. Peu après à Bourbourg. La place de Mardyck est prise et les Anglais la conservent déjà en attendant la prise de Dunkerque. Turenne est retardé par de vastes inondations tendues devant Gravelines. Ce n'est qu'en mai 1658 qu'il investit Dunkerque défendue par le Marquis de Lede, déjà cité. Don Juan d'Autriche et Condé tentent une grande opération pour dégager Dunkerque mais leurs troupes sont encerclées et anéanties à la bataille (terrestre) des Dunes, le 14 juin. Ce succès, que Napoléon citait volontiers comme un modèle d'opération militaire, entraîne la reddition de Dunkerque le 24 juin 1658. Le Marquis de Lede était mort la veille, le 23 juin, succombant aux blessures encourues lors du siège. Ainsi mourut le dernier gouverneur espagnol de Dunkerque, Guillaume BETTE, Marquis de Lede, chevalier de la Toison d'Or, chevalier de l'Ordre Militaire de Saint Jacques, Commandeur de Biezma, amiral de la mer et, en cette qualité, commandant en chef de la flotte de guerre dans les Pays-Bas, surintendant des villes maritimes et du « West-Kwartier » de Flandre, Haut Bailly de Gand, etc. etc. Il fut toute sa vie un grand homme de guerre et ce n'est pas sans raison qu'il avait tout à dire, au point de vue militaire, auprès de l'Archiduc Léopold-Guillaume.

Le 25 juin, selon les termes de l'accord franco-anglaise, Louis XIV prenait possession de Dunkerque pour la remettre aux Anglais, après y avoir fait chanter le « Te Deum ». C'est ce jour là que Dunkerque était espagnole le matin, française à midi et anglaise le soir, comme le rapporte la tradition.

Le 1er juillet, Bergues capitule également et ceci nous amène au dernier siège de Gravelines.

### Le troisième et dernier siège de Gravelines...

Il n'est pas mauvais et il est correct, du reste, de signaler ici que l'exposé des événements que nous nous sommes efforcés de présenter a été rendu possible par la consultation des travaux du Professeur Michel DEVÈZE, Président de l'Université de Reims, travaux exposés dans son ouvrage en deux tomes « L'Espagne de Philippe IV (1621-1665) » et par la consultation des travaux du Professeur J.A. VAN HOUTTE consacrés à la « Régence de l'Archiduc Léopold-Guillaume (1648-1656) », travaux publiés dans le Tome VII de l'Algemene Geschiedenis der Nederlanden. Nous avons consulté également la récente « Histoire du Nord » de Pierre PIERRARD et les travaux plus anciens de Jules FINOT, déjà cité. Les renseignements concernant plus particulièrement le Marquis de Lede, dernier gouverneur de Dunkerque en tant que ville des Pays-Bas, nous ont été très aimablement fournis par un historien de la Maison de Lede, Monsieur l'Abbé Jozef DE BROUWER, Révérend Curé de Saint-Gilles lez Termonde, que nous tenons à remercier déjà ici pour l'aide qu'il nous a fournie dans le cadre d'un travail en préparation. Enfin, nous remercions également l'historien régional Georges DUPAS de Bourbourg, pour l'aide qu'il nous a fournie en nous adressant amicalement son ouvrage « Histoire de Bourbourg et de sa Châtellenie » édité en 1978.

Puisque Georges DUPAS achève actuellement, en collaboration avec Patrick ODDONE que nous con-

naissions également, un ouvrage consacré à l'histoire de Gravelines, nous ne pouvons mieux faire que de reprendre le passage qu'il consacre au siège de 1658 dans son ouvrage relatif à Bourbourg.

« Le 8 août 1658, la tranchée est ouverte devant Gravelines et s'avance de jour en jour jusqu'au chemin « couvert. Le 22, on commence à battre en brèche les murailles et à combler le fossé. Les bastions « du château (ouest), du moulin (sud) et des Dunes « (est) sont alors minés, ce qui oblige les assiégés « à « battre la chamade » pour demander à capituler, « le 27 août. Le lendemain, ils sont autorisés à sortir « de la place, tambour battant, et sont reconduits « jusqu'à Nieupoort. Mazarin, qui a suivi le siège de « près, laisse à Turenne le soin de poursuivre la « conquête. Il s'empare, peu après, d'Audenarde et « d'Ypres ».

Ajoutons encore, avec tous les auteurs, que c'est le Maréchal de la Ferté qui commanda l'opération proprement dite et que c'est le premier siège auquel prit part Vauban. Il devait en tirer de précieux enseignements dans l'art de fortifier les places, art qui devait le rendre célèbre. Les Français perdirent environ 900 hommes et le Marquis d'Uxelles y fut blessé d'un coup de mousquet. L'année suivante, le Traité des Pyrénées transférait à la France la souveraineté sur Gravelines et cette situation n'a pas changé depuis. Mais avant de commenter quelque peu cette importante convention dans le cadre des conclusions, il convient d'en terminer avec Dunkerque car le sort de cette ville exerce une influence directe sur la situation de Gravelines très peu de temps après son rattachement à la France.

### Louis XIV parvient à racheter Dunkerque et Mardyck...

Au moment où, en Flandre Maritime, les opérations militaires prenaient fin par la prise de Dunkerque, remise aux Anglais avec Mardyck et par la prise de Bergues Saint Winok et de Gravelines et au moment où Turenne poursuivait sa campagne victorieuse vers l'intérieur de la Flandre et en arrivait même à menacer directement Bruxelles, l'Angleterre de Cromwell avait pris possession d'un assez vaste territoire s'étendant de Mardyck à Ghyvelde et qui devait atteindre pratiquement la frontière belge actuelle. Georges DUPAS signale que ce territoire n'est mentionné dans aucun traité. Gravelines est donc, pour le moment, le seul port français disponible en Flandre. Aussi, semble-t-il bien que l'on se soit mis à l'oeuvre pour restaurer le chenal. Mais, les choses évoluent. Cromwell meurt en 1658 et Charles II va rentrer en Angleterre. Mazarin lui-même meurt en 1661 et, comme il l'a dit lui-même, c'est désormais Louis XIV qui gouverne seul. En 1662, une occasion se présente de racheter toute la tête de pont anglaise à Charles II qui éprouve un besoin cruel d'argent. L'affaire fut conclue à Londres, le 27 octobre 1662, entre Charles II et le comte d'Estrades pour la somme de 5.000.000 de livres. L'historien régional réputé FAULCONNIER a décelé, dans cette convention, des éléments qui permettent d'affirmer que le périmètre de la tête de pont anglaise de 1658/1662 devait être assez étendu et atteindre pratiquement la frontière belge actuelle. En effet, le « Fort du Buis », le « Grand Fort » et le « Petit Fort » qui se trouvaient entre Dunkerque et Bergues Saint Winok (ville qui avait été rétrocédée à L'Espagne par le Traité des Pyrénées, comme nous





Cliché Ville de Gravelines

L'Entrée de l'Arsenal bâti par Louis XIV sur le site du château de Charles-Quint détruit par l'explosion de 1654. Cette porte, un peu rébarbative, cache le nouveau et accueillant Centre Culturel et Social de la Ville.

allons le voir) furent rachetés en même temps que Dunkerque et Mardyck. Tous les forts furent rachetés avec armes, artillerie et munitions. Le 2 décembre 1662, Louis XIV vint prendre possession de Dunkerque ce qui donna lieu à l'organisation d'une grandiose cérémonie qui a été reconstituée en 1962 à l'occasion du 300ème anniversaire de l'événement. Ce qui est assez curieux, c'est qu'à l'issue de cette mémorable journée, Louis XIV s'en fut loger à Gravelines et, s'il faut en croire Jules FINOT déjà cité, ce fut la première fois qu'il vint en cette ville. Le Roi d'Angleterre Charles II, qui revendit Dunkerque et Mardyck, avait vécu six ans en exil dans nos Pays-Bas. Il passa, notamment, trois ans de sa vie à Bruges, de 1656 à 1659. Il est demeuré dans le folklore historique de la ville comme Louis XVIII à Gand où il passa les « 100 jours » en l'hôtel du comte d'Hane de Steenhuyse de la rue des Champs. Des souvenirs du séjour à Bruges de Charles II sont conservés en deux endroits de cette ville. Le Roi était accompagné, dans son exil, de ses deux frères, Henri Stuart, duc de Gloucester et Jacques Stuart, duc d'York. Ce duc d'York prit même part aux opérations militaires de 1657, aux côtés de Condé, pour la défense de Gravelines, Bourbourg, Mardyck et Dunkerque. A la Gilde des Archers de Saint Sébastien de Bruges, sont conservés un buste de Charles II et un portrait du duc de Gloucester. Mais, c'est au Musée Gruuthuse que l'éminent Conservateur en chef des Musées de la ville de Bruges, Monsieur Alain JANNSENS de BISTHOVEN, qui achève actuellement une longue carrière qui se révélera très enrichissante pour les musées de la ville, a réuni le plus de souvenirs de Charles II. Aux côtés d'un canon de la marine de Charles II, daté de 1685 et repêché en mer du Nord en 1966 et d'un bouclier du Roi datant de 1657, on y trouve

deux tableaux qui évoquent la réception du Roi et de ses frères Henri et Jacques à la Gilde des Arquebusiers de Sainte Barbe, le 2 octobre 1656. Ces tableaux furent exécutés en 1671 par le peintre brugeois Jean-Baptiste VAN MEUNINCXHOVE, auteur de nombreuses marines, de vues de ville (dont Bruges) et de tableaux historiques, et mort à Bruges le 12 janvier 1704. On y trouve également des souvenirs du passage de Charles II à la Gilde de Saint Georges à Bruges, qui était la Gilde des Arbalétriers. Un tableau de 1866 du peintre brugeois Eugène-Charles LEGENDRE (né à Bruges, le 3 août 1827 et mort en cette ville, le 21 juin 1900) représente la visite de Charles II et du duc de Gloucester qui eut lieu le 11 juin 1656. Cette même Gilde de Saint Georges fit exécuter en 1659 par le sculpteur Christophe DIEUSART un buste de Charles II, en marbre blanc et noir. Ce buste est également conservé au Musée Gruuthuse. Notons que les peintures dont il vient d'être question se trouvaient antérieurement au Musée Groeninge.

Mais, Charles II nous est resté connu, surtout sur notre Oostkust, par un souvenir que l'on a tenté vainement de faire revivre il n'y a pas si longtemps. En 1666, qui est précisément l'année restée connue par le « Great Fire » de Londres qui dévora une grande partie de la vieille ville et qui est à l'origine de sa reconstruction commémorée par le « Monument », Charles II voulut récompenser et remercier les Brugeois pour leur charmante hospitalité. Il leur accorda le fameux « Privilège de la Pêcherie » qui permettait à 50 buses à harengs brugeoises de pêcher simultanément dans les eaux anglaises. Ce privilège finit par tomber en désuétude mais, en 1963, l'armateur de Zeebrugge Victor DEPAEPE tenta vainement de le faire revivre avec son chalutier



Z.264 « King Charles the Second ». Cette affaire n'eut pas de suites.

### Conséquences pour Gravelines du rachat de Dunkerque...

Ces conséquences se firent immédiatement sentir sous la forme de l'abandon des projets portuaires envisagés à Gravelines, la préférence étant donnée à Dunkerque. Le chenal de Gravelines à Fort-Philippe va perdre son intérêt. Nous avons vu que par lettre en date du 5 octobre 1683, Louis XIV décidait que la ville de Saint-Omer n'avait rien à voir dans la réparation de ce chenal et de l'écluse. Ces travaux ou ce qu'il en restait disparaissent du reste à la suite d'une effrayante tempête, le 19 février 1699 (voir NEPTUNUS 78/79 n° 5 « Gestion audomaroise du port et de la rivière 1441-1721 »). Nous avons vu également que le transfert de souveraineté amena le creusement du canal à grande section (pour l'époque) de Dunkerque à l'Aa par Bourbourg (1670) (voir NEPTUNUS 78/79 N° 6 « Détournement du trafic de Saint-Omer au détriment de Gravelines »).

Par contre, les travaux de fortification entrepris par Vauban en 1680 et 1681 auront une influence heureuse au point de vue hydrographique et contribueront à l'assainissement de la région, réputée si « malsaine » comme toute la Flandre maritime. Vauban, qui avait pris part au siège de la ville en 1658 et qui connaissait, de la sorte, les points faibles de la place, va remanier le tout et entourer la ville d'une triple enceinte avec bastions, demi-lunes et redans. Ces fortifications ou des traces importantes de ces fortifications existent encore aujourd'hui et nous y reviendrons. Comme il avait le souci de disposer de fossés profonds et toujours bien remplis d'eau, il draina au maximum toute la région à cette fin et, comme nous l'avons déjà souligné, des travaux entrepris à ces fins purement militaires se révèlent encore souvent utiles à la population actuelle.

Le moment est maintenant venu d'en arriver aux conclusions sur cette période antérieure au transfert de souveraineté et de parler de l'instrument de ce transfert, le Traité des Pyrénées, après y avoir incorporé, à l'avance, les conséquences du rachat presque immédiat de Dunkerque et de Mardyck, qui complètent, en quelque sorte, ce traité.

## NIEUW!

## NOUVEAU!



Deze modieuze T-SHIRT « BELGIAN NAVY » is te bekomen in vier maten : Extra Small, Small, Medium en Large.

Prijs : 250,- fr. B.T.W. inbegrepen.  
Verzendingskosten : 25,- fr.

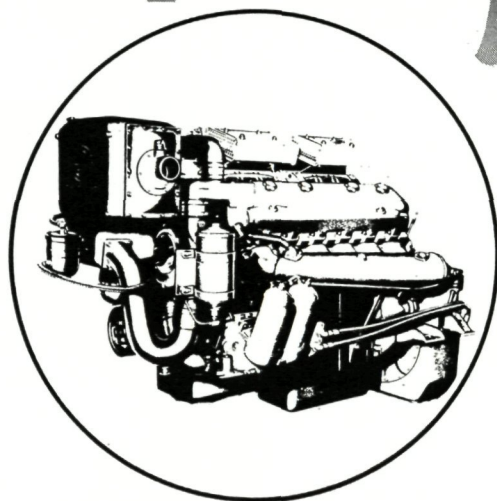
Cet élégant T-SHIRT « BELGIAN NAVY » peut être obtenu en quatre tailles : Extra Small, Small, Medium et Large.

Prix : 250,- Fr. T.V.A. incluse.  
Frais d'expédition : 25,- Fr.

Etn. **C. VERSWIJVER** N.V.

**Detroit Diesel Engines**

- Verkoop - Service
- Reparatie - Revisie
- Ruilmotoren
- Wisselstukken
- Vermogen van 20 - 1.600 PK
- Voor Scheepsvaart & Industrie
- Stroomagregaten tot 2500 Kw
- Boegschroef Motoren



EXCLUSIVE DISTRIBUTOR  
**ETN. C. VERSWIJVER N.V.**

Zetel : Venusstraat, 7-9 - 2000 Antwerpen - Tel. 031/33.59.96 - Telex 32.569  
Branch : Kaleweg, 5 - 9910 Mariakerke Gent - Tel. 091/26.56.69 - Telex 12.063





# De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XIII)

Door J. Verleyen

## MET DE H.55 « HENRI-YVONNE » VANUIT FÉCAMP NAAR DUINKERKE...

Totnogtoe bespraken wij de vissersvaartuigen die vanuit Saint-Vaast-la-Hougue ofwel vanuit Dartmouth ofwel vanuit Saint-Malo vertrokken waren. De meeste vissersvaartuigen, die in Frankrijk opgeëist werden, vertrokken vanuit Saint-Vaast-la-Hougue. Een ander groepje vertrok evenwel vanuit Fécamp. Tot nu toe zijn ons 9 dergelijke vaartuigen gekend (zie bijlage 1) waaronder de H.73 « André-Robert-Denise » waarover wij binnenkort zullen spreken.



DESMIDT Petrus,  
schipper H.55  
« Henri-Yvonne »  
in mei-juni 1940.

Nu zullen wij het woord geven aan schipper Petrus DESMIDT die met zijn H.55 « Henri-Yvonne » vanuit Fécamp is vertrokken. De H.55 « Henri-Yvonne » was een klein houten vaartuig van 18,81 B.T. gebouwd te Heist in 1922 en uitgerust met een motor « Anglo-Belge » van 55 P.K. in 1935. Het vaartuig was eigendom van reder ACKX Leon uit Heist. Het gaat hier dus over het kleinste vaartuig dat tot nu toe het voorwerp heeft uitgemaakt van een relaas met betrekking tot de ontruimingen.

De toenmalige schipper, die nu te Zeebrugge woonachtig is, heeft ons geschreven :

« Ik schrijf hier mijn ervaringen neer van 1940 maar « de juiste datum kan ik niet verzekeren. Mijn naam « is DESMIDT Petrus. Ik ben geboren op 22 novem-  
« ber 1911 en ik ben woonachtig te Zeebrugge,  
« Westhinderstraat 18.  
« De 17e mei, om 14 uur hebben wij de haven van  
« Zeebrugge verlaten met bestemming Frankrijk om  
« later over te steken naar Engeland, met het vis-  
« sersvaartuig H.55 « Henri-Yvonne » waar ik op aan-  
« gemonsterd was als schipper. De eigenaar, Leon



Reder Leon ACKX aan boord van zijn H.55 « Henri-Yvonne »

« ACKX, had mij toestemming gegeven te vertrekken.  
« Ik had gans mijn familie aan boord. 's Avonds zijn  
« wij in Nieuwpoort aangekomen waar wij de nacht  
« doorgebracht hebben. Op 18 mei zijn wij doorgeva-  
« ren. Duinkerke mochten wij niet binnen. Wij heb-  
« ben doorgezet. Boulogne mochten wij ook niet bin-  
« nen en wij hebben dan de nacht in de buitenhaven  
« doorgebracht. Op 19e mei waren wij te Dieppe en  
« op 20e mei te Fécamp. Onze brandstof was opge-  
« bruikt en wij zijn daar blijven liggen gedurende 8  
« dagen. Toen kwam de Franse Marine ons vaartuig  
« opeisen. De bewijsstukken die ik ervan kreeg heb  
« ik, bij mijn thuiskomst in België, aan reder ACKX  
« afgegeven.

« Dan moest, op 29 mei, de ganse familie het schip  
« verlaten. Ook alle vistuig diende van boord ge-  
« bracht. Ik en mijn schoonbroeder Albert HUYGHE  
« en broeder Louis zijn aan boord gebleven plus nog  
« één Marine (het was een Bretoen) als bemanning.  
« Ook kregen wij een lading kleine roeiboten aan  
« dek. Op 1 juni zijn wij vertrokken uit Fécamp in  
« konvooi onder leiding van de Z.11 « Zwaluw » van  
« reder Julien SERIE (zie bijlage 1). In de nacht bij  
« dichte mist zijn wij uit elkaar geslagen. Op 2 juni



« zijn wij alléén te Newhaven in Engeland aangekomen. Daar heeft een oorlogschip ons naar Dover « doorgestuurd. Wij zijn daar 's avonds aangekomen. « Daar lag een frans oorlogschip. Ik denk dat het de « 'Richelieu' was waar wij één document kregen dat « wij moesten afgeven aan een zekere « Kapitein « FRYAT » in Duinkerke. Wij zijn vertrokken in de « nacht van 2 op 3 juni. Onderweg hebben wij de be- « manning van een engelse sleepboot, die in zinken- « de toestand op de Brake Bank zat, aan boord ge- « nomen. Een halve mijl verder zijn wij bij het vis- « sersvaartuig H.80 « Louis-Irène » (zie bijlage 2) « aangekomen. Dit vaartuig was ook op dezelfde bank « vastgelopen en was met franse marinen bemand.



DESMIDT Louis,  
bemanningslid H.55  
« Henri-Yvonne »  
in mei-juni 1940.

« Wij hebben het vlot getrokken en zijn samen de « haven van Duinkerke binnengelopen. Wij hebben « het document aan de Generale Staf, die daar nog « verbleef, afgegeven en zijn nog de ganse dag daar « in die heksenketel gebleven, tot 's avonds. Dan « kregen wij een lading soldaten aan boord. Ervoor « hadden wij alle roeiboten moeten overboord zet- « ten. Met die soldaten zijn wij naar de O.297 « Ru- « bens » (zie bijlage 3) gevaren en de soldaten wer- « den aan boord van dit vaartuig overgebracht. Dat « hebben wij een paar maal herhaald onder regen « van bommen en zelfs granaten. Wij hebben terug « een lading soldaten gehaald en 's morgens 4 juni « zijn wij in Ramsgate aangekomen waar wij de man- « nen afgezet hebben aan boord van een schip dat « daar voor anker lag. Wij vaarden dan terug naar « Dover waar wij rond de middag aankwamen. Na 2 « uren kregen wij tegenbericht naar Duinkerke te « gaan. Maar bij het starten van de motor, die wij « stilgelegd hadden, daar wij voor anker gegaan wa- « ren, stelden wij vast dat die geblokkeerd was. Ter- « wijl wij aan het werk waren om het vlieg wiel terug « vrij te krijgen, was de Bretoen naar het oorlog- « schip gevaren met de roeiboot die wij achter ons « aansleepten. Een weinig later werden wij aan boord « gehaald en naar het schip gebracht met een snel- « boot. Wij werden tegen de reling gezet met 12 ma- « riniers voor ons om overboord geschoten te wor- « den. Mijn schoonbroeder, die wat Frans spreekt, « vroeg wat er gaande was en kreeg te horen dat « wij de motor gesaboteerd hadden. De Bretoen had « dat zo overgemaakt ! Mijn schoonbroeder vertelde « wat haperde aan de motor, waarop een stel me- « kaniekers aan boord van ons schip gestuurd wer- « den. Een tijd later kwamen zij terug en hun versie « was dat de motor vastgelopen was daar hij te lang « op hoge temperatuur gedraaid had. De toestand



HUYGHE Albert,  
bemanningslid H.55  
« Henri-Yvonne »  
in mei-juni 1940.

« was plotseling veranderd ! Wij werden op een goed « eetmaal getrakteerd en een goed glas wijn en de « Bretoen kreeg een ferme uitbrander. Ons vaartuig « werd langs het schip gehaald en geladen met ma- « zout. 's Nachts zouden wij weer in een konvooi « vertrekken. Enige tijd later kregen wij nog een « aanval van vliegtuigen die mijnen uitgooiden. Eén « van deze mijnen viel nog geen tien meters van ons « vaartuig. 's Morgens, 5 of 6 juni, waren wij nog « niet vertrokken en hoorden dat Duinkerke overge- « geven was. De 7 juni vertrokken wij in konvooi naar « Cherbourg waar wij 's avonds aangekomen zijn. « 's Nachts kregen wij ook daar één bombardement. « 's Morgens vertrokken wij naar St. Vaast waar wij « één dag verbleven.

« Dan kregen wij bevel van Waterschout DEPOOR- « TER naar le Håvre te varen. Daar aangekomen kre- « gen wij een lading van wel 250 mensen aan boord, « meestal oude en gebrekkigen, die wij naar Trou- « ville over de Seine moesten brengen. Juist voor de « haven vielen wij in Panne met onze verkoelings- « pomp en wij werden door een vaartuig van Bou- « logne opgescheept. Daarna hebben wij onze men- « sen te Trouville aan wal gezet.

« 's Anderdaags werden wij door het vissersvaartuig « Z.19 « Julien-Gustaaf », eigenaar UTTERWULGHE « Jan (zie bijlage 4) tot in St. Vaast opgesleept. De- « zelfde dag bij onze aankomst hebben wij nog alle « voorraad van benzine die daar opgestapeld was ter « bediening van watervliegtuigen die daar hun basis « hadden, helpen vernietigen.

« Met onze kapotte motor zijn wij daar blijven liggen « om de Duitsers af te wachten. Het vaartuig hebben « wij te St. Vaast laten liggen en wij zijn met de « trein naar België gekomen.

« Later heb ik gehoord dat GHIJS Isidoor, van de « N.16 « Antonius van Padua » (zie bijlage 5), bij « oefeningen met de H.55 tegen de rotsen gevaren « is en dat het vaartuig verloren gegaan is.

« Dank hebben wij nooit gekregen, minder nog ver- « goeding. Dat is ons wedervaren van deze mei- « dagen 1940 ».

(get.) Petrus DESMIDT

Wij danken hartelijk Petrus DESMIDT voor zijn ver- haal en voor zijn opzoekingen achter foto's. Dit vaartuig werd nooit ingeschreven in het « Gulden- boek van het Zeewezen ».



## BIJLAGE 1 :

### Belgische vissersvaartuigen vertrokken naar Duinkerke vanuit Fécamp

1. H.12 « Ons Gedacht »  
20,92 B.T. - Oostende 1930 - 70 P.K. - Reder VANDIERENDONCK René  
vertrokken vanuit Fécamp - konvooi bij mist verloren - teruggekeerd te Fécamp - verlaten en verloren.
2. H.30 « Marie-Jeanne »  
20,31 B.T. - Zeebrugge 1924 - 50 P.K. - Reder VLIETINCK Pieter  
vermelding van schipper van H.12 « Ons Gedacht » - geen verdere inlichtingen - komt niet meer op de naoorlogse lijsten.
3. H.55 « Henri-Yvonne » (zie artikel)
4. H.71 (na oorlog Z.524) « Florent-Juliette »  
23,80 B.T. - Zeebrugge 1936 - 70 P.K. - Reder VLIETINCK Louis  
vermelding van schipper van H.12 « Ons Gedacht » - geen verdere inlichtingen - terug in de vaart na oorlog.
5. H.73 (na oorlog Z.525) « André-Robert-Denise »  
20,04 B.T. - Oostende 1936 - 60,5 P.K. - Reder DESMIDT L.  
Heeft aan de ontruimingen van Duinkerke, Saint-Valéry-en-Caux en Saint-Vaast-la-Hougue deelgenomen - Ingeschreven in het « Guldenboek van het Zeewezen » : voor Duinkerke :  
300 COGGHE Alidoor, schipper  
301 COGGHE Henri, matroos  
Was te Brixham tijdens de oorlog.  
Zal het voorwerp uitmaken van een artikel in NEPTUNUS.
6. Z.6 « Elona-Constance »  
29,83 B.T. - Zeebrugge 1937 - 70 P.K. - Reder RAMMELOO Willem  
Ingeschreven in het « Guldenboek van het Zeewezen » voor Duinkerke :  
260 RAMMELOO Pieter, schipper  
261 RAMMELOO Frans, motorist  
Echte « Bouchoutenaren » !  
Verlaten en verloren te Saint-Vaast-la-Hougue
7. Z.11 (na oorlog Z.410) « Zwaluw »  
23,45 B.T. - Grauw (Nederland) 1933/34 - 60 P.K. - Reder COUWIJZER L.  
Ingeschreven in het « Guldenboek van het Zeewezen » voor Duinkerke :  
262 SERIE Julien, schipper  
263 SERIE Camille, motorist  
264 VAN WYNSBERGHE Pieter, matroos  
Eveneens echte « Bouchoutenaren » !
8. Z.31 (na oorlog Z.429) « Gustaaf »  
28,35 B.T. - Grauw (Nederland) 1934 - 95 P.K. - Reder Wwe SERIE P.  
Ingeschreven in het « Guldenboek van het Zeewezen » voor Duinkerke :

273 SERIE Gustaaf, schipper  
274 VANDIERENDONCK Leopold, matroos  
275 ADAMS Louis, scheepsjongen  
Nog een « Bouchoutenaar » met gemengde bemanning.  
9. Z.71 (na oorlog Z.466) « Irma »  
28,96 B.T. - Zeebrugge 1937 - 90 P.K. - Reder CLAEYS Frans  
Ingeschreven in het « Guldenboek van het Zeewezen » voor Duinkerke :  
270 CLAEYS René, schipper  
271 DEZUTTER Henri, motorist  
272 BEGYN Nicolaas, matroos.

## BIJLAGE 2 :

H.80 (na oorlog Z.528) « Louis-Irène »  
59,79 B.T. - Oostende 1937 - 150 P.K. - Reder VANDIERENDONCK Leon  
Door de Franse Marine te Le Havre op 28 mei 1940 opgeëist - Heeft aan de ontruiming van Duinkerke met een Franse bemanning deel genomen. - Volgens de reder zou de motorist DERUDDER Gerard aan boord gebleven zijn.

## BIJLAGE 3 :

O.297 « Rubens »  
319,74 B.T. - Oostende 1938 - 700 P.K. - Rederij Motorvisserij N.V.  
Volgens onze vriendelijke navorser C. DECLERCQ uit De Panne, werd de O.297 « Rubens » in augustus 1940 door de Royal Navy opgeëist en als « Anti-submarinevesel » gebruikt. Het vaartuig werd op 13 februari 1941 bij een luchtaanval ten Z.W. van Ierland verloren. Na de oorlog kwam een nieuwe O.297 « Rubens » in de vaart (523,30 B.T. - Berkeley 1946 - 850 P.K.). Het is de eerste keer dat wij van dit vaartuig horen spreken in verband met Duinkerke.

## BIJLAGE 4 :

Z.19 « Julien-Gustaaf »  
18,81 B.T. - Oostende 1923 - 30 P.K. - Reder UTTERWULGHE Jan  
Geen vermelding in verband met Duinkerke - Komt niet meer op de naoorlogse lijsten.

## BIJLAGE 5 :

N.16 (na oorlog Z.533) « Antonius van Padua »  
17 B.T. - Oostende 1928 - 25 P.K. - Reder GHIJS Isidoor  
Zou aan de ontruiming van Duinkerke deelgenomen hebben - Later verkocht aan reder VERSCHRAEGEN Camiel te Zeebrugge.





**BOUWEN EN OMBOUWEN  
VAN ZEESCHEPEN  
TOT 320.000 TDW  
ALLE INDUSTRIELE WERKEN**



**COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.**

**2710 HOBOKEN**

**Tel. 031/27 38 80 — Telex 31.175**

**Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN**

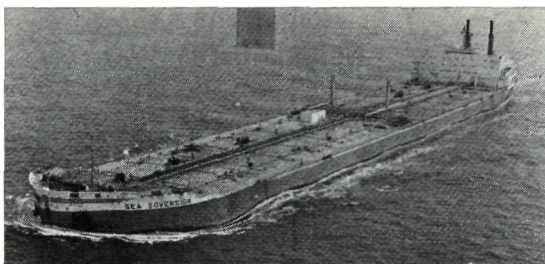


# Le problème de la piraterie en mer rebondit...

par J.M. de Decker de Brandeken

Nous n'avions pas terminé la rédaction de notre article sur la nouvelle piraterie en Méditerranée (Neptunus n° 5) que l'actualité se chargeait d'attirer l'attention du grand public sur ce fléau, qui s'avère plus étendu encore qu'on ne le pensait. Avec l'affaire du « Salem ».

L'affaire du « Salem » débuta le 17 Janvier dernier, lorsque le pétrolier britannique « Trident » faisant route le long des côtes du Sénégal aperçut, à quelque distance, un autre pétrolier visiblement en difficulté. Il ne gouvernait plus et donnait fortement de la bande. Le « Trident » se porta au secours du navire que son équipage évacua en bon ordre avec armes et bagages, sans manifester le moindre signe de panique. Quelques minutes plus tard, le pétrolier sinistré, le « Salem », s'engloutissait dans les eaux profondes de l'Atlantique.



Le « Sea Sovereign », devenu le « Salem », et coulé en Janvier.

## Un drame de la mer parmi bien d'autres !

Apparemment. On le crut jusqu'au moment où une relation du naufrage fit surface, qui permit de douter qu'il ait été accidentel. Le « Salem » (214.000 tonnes), qui avait un retard de plusieurs jours sur l'itinéraire devant le mener de Koweït en Italie, avait selon son capitaine été secoué par une dizaine d'explosions la veille de son naufrage, mais l'incident n'avait pas été signalé et aucun appel de détresse n'avait été envoyé. Il avait, en outre, laissé dans son sillage une nappe de pétrole longue de 24 milles et large de 5, importante certes, mais ridicule compte tenu du tonnage de sa cargaison. Vous avez dit bizarre ?

Bizarre, en effet ; mais d'une bizarrerie qui devint compréhensible le jour où un membre tunisien de son équipage déclara que le « Salem » avait déchargé sa cargaison de pétrole, d'une valeur de 60 millions

de dollars (environ deux milliards de francs belges en Afrique du Sud, l'avait remplacée par de l'eau de mer et s'était sabordé pour éviter que la fraude ne soit décelée.

## Le cas typique de baraterie

Cas typique de baraterie, la fraude maritime la plus fréquente qui consiste à saborder un navire après en avoir détourné la cargaison. La plus fréquente parce-que la plus lucrative. On empoche le prix de la cargaison, celui de l'assurance de celle-ci et on récupère cette cargaison, dont la valeur est souvent supérieure à celle du bateau qu'on choisit de préférence dans la catégorie des « cercueils flottants ».

La dernière affaire de baraterie, un peu spectaculaire, en date remontait à six mois. C'était celle de l'« Averilla », qui quitta Singapour, le 10 Août 1979, pour Bombay chargé de cuivre et de vêtements pour une valeur de 350 millions de francs belges. Le 5 Septembre, après « une panne de moteur », il coula, vide de cargaison, au large de Ceylan. Retranché dans un petit hôtel de Colombo, l'équipage refusa de répondre aux questions des agents du Lloyds ; après quoi un avion spécial le conduisit à Bangkok, d'où il s'évanouit dans la nature.

L'« Averilla » était un cercueil flottant, le « Salem » ne l'était pas. Il n'avait que dix ans d'âge. Ainsi les auteurs du coup, s'ils ont perdu — puisque l'affaire a été découverte — la prime d'assurance du tanker (24 millions de dollars pour un bateau acheté, 11,5 millions) et de la cargaison, ont quand même gagné le prix de la vente de 194.000 tonnes de pétrole à l'Afrique du Sud.

Ce qui fera dire à un expert du Lloyd's : « Cette fraude est dix fois plus importante que tout ce que nous avons vu jusqu'à ce jour ».

Reste à déterminer quels sont les coupables de cette fraude et le contexte dans lequel elle s'inscrit, ce qui ne sera guère aisé si l'on sait que les lois sud-africaines interdisent toute discussion sur les origines du pétrole qu'importe le pays.

Tout ce qu'on a réussi à savoir, c'est que le « Salem » avait été acheté en Décembre dernier par l'Oxford Shipping Cy, une société enregistrée au Libéria et dirigée par un mystérieux pétrolier texan, Frederick Soudan, qu'il transportait ses 194.000 tonnes de





Au Lloyd's, ou la cloche récupérée sur la frégate française « La Lutine » sonne toujours les sinistres en mer, on s'inquiète...

pétrole pour compte d'une société suisse, la Pontoil S.A., que la cargaison avait été vendue en cours de route à la Shell International Petroleum Cy et que le navire avait été affrété par une autre société suisse, la Shipomex, dont l'adresse à Zurich n'était qu'une boîte aux lettres. La grande magouille !

Les enquêteurs ont élaboré une théorie selon laquelle le «Salem» jouait un rôle dans une entreprise anti-boycott destinée à ravitailler l'Afrique du Sud en pétrole. Ils pensent que le gouvernement de Pretoria a avancé au Soudan les fonds nécessaires à l'achat du pétrolier et ont créé ensuite la société-bidon Shipomex pour acheter du pétrole au Moyen-Orient. Mais le Soudan a nié toute participation à l'affaire.

Une seconde théorie avancée de divers côtés voudrait qu'un syndicat du crime quelconque, n'ayant rien à voir avec le Soudan, soit à l'origine de la constitution de la Shipomex, ait vendu le pétrole illégalement à l'Afrique du Sud et essayé ensuite d'en détruire la preuve en coulant le navire. Leur erreur fut de croire que la disparition d'une unité de la dimension de trois terrains de football pourrait passer inaperçue.

Une seule chose paraît certaine en tous cas, c'est que la Shell International n'a rien à voir avec cet évènement mystérieux. Un de ses portes-parole a affirmé que le fait que la compagnie ait acheté la cargaison juste avant que le navire n'ait coulé était une pure coïncidence. Il n'empêche que, dans la crainte que des états africains ne l'associent à des manoeuvres visant à contourner le boycott économique à l'encontre de l'Afrique du Sud, la Shell s'est associée activement à l'enquête menée par les autorités officielles de trois continents. Affaire à suivre.

### Interpol s'en mêle

On a appris à l'occasion de cette affaire, la dernière en date et la plus spectaculaire d'une longue série étonnante de forfaitures que, depuis deux

ans déjà, à la demande des compagnies d'assurance qui en sont les principales victimes, Interpol était entré dans la danse.

Depuis un beau jour de Juin 1978 exactement, où les assureurs de la cargaison du cargo grec «Osia Irini Chrysovalandou» obtinrent la condamnation par le tribunal du petit port de Sidon, dans le sud du Liban, d'une société grecque qui avait détourné onze tonnes de sucre destinées à la Tunisie vers le Liban, avec la complicité d'un capitaine véreux et au bénéfice de commerçants libanais.

On s'aperçut, ce jour là, que la piraterie maritime avait cessé de relever du folklore pour reprendre une place importante dans l'actualité. Les fraudes à l'assurance, bien sûr avaient toujours existé, mais aussi longtemps que les cargaisons étaient de deux mille à trois mille tonnes, les dégâts étaient limités. Aujourd'hui, les enjeux sont devenus énormes.

L'instabilité politique de certaines régions favorise incontestablement la piraterie. C'est la raison pour laquelle les zones de prédilection des nouveaux pirates sont la mer de Chine, la côte occidentale de l'Afrique et surtout le «triangle méditerranéen» ; Chypre, Grèce, Liban. Mais, en fait, toutes les routes maritimes du monde sont touchées.

### Les cargos caméléons

Si l'affaire du «Salem» représente le type de baraterie poussée à son extrême : le sabordage du navire, il n'est pas indispensable, pour réussir son coup, d'en arriver là. Il suffit le plus souvent de maquiller le bateau et de le revendre à des complices. De véritables cargos fantômes changent ainsi, en cours de route, de nom, de couleur, et même de pavillon.

### Interpol intervient





Nous avons conté l'odyssée du «Betty», battant pavillon grec, appartenant à une compagnie cyprite, qui quitte Rijeka, en Yougoslavie le 16 Août dernier, chargé de fers spéciaux et de bois (valeur 400 millions de francs) à destination de Djedda. Douze jours plus tard, panne à l'île de Pylos. Vente du navire à une autre compagnie cyprite. Rebaptisé «Five Stars», il se remet en route, le 30 Août. Huit jours plus tard, il est signalé au large de la Crète, puis plus rien. En fait, il a débarqué sa cargaison en fraude à Djouniyé port du nord du Liban pour réapparaître finalement au Pirée, après avoir une nouvelle fois changé de propriétaire et de nom — il est devenu l'«Arès» — et battant pavillon espagnol. Dans les cales il ne reste plus que quelques tonnes de déchets métalliques. «J'ai été détourné par des pirates et obligé de débarquer au Liban, expliquera le capitaine.

Même type de scénario pour le «Denis M», chargé en Grèce de 5,000 tonnes de ciment destinées au Nigéria. Changement de programme en cours de route. Le «Denis M» devient le «Rigoletto», arbore le pavillon de l'île Caïmans et vend sa cargaison au Soudan, Un peu plus tard, nouveau changement à vue. Devenu l'«Ocean Glory», pavillon cyprite, il va charger du ciment en Roumanie pour le Soudan. Il sera repéré pour la dernière fois à Port-Saïd où il échappe de peu à la curiosité des autorités maritimes. On se perd en conjectures au sujet du destin actuel de ce cargo caméléon.

Même scénario encore pour ses congénères; le «Gloria L», pavillon espagnol destiné au Yémen, rebaptisé «Creton Palm», le «Serafim», pavillon panaméen, chargé pour l'Arabe Séoudite, l'«Ivi P3», pavillon cyprite, en partance pour Dakar, et bien d'autres encore...

Un autre type de fraude utilisée pour escroquer les compagnies d'assurance consiste à sur-assurer une cargaison ainsi que les navires du type — «cercueil flottant» sur lequel on la chargera de préférence. «Quand ça coule, ça peut rapporter gros», dit-on au Lloyd's. Les spécialistes de cette fraude se recrutent parmi les Chinois de Hong-Kong. Vingt-huit bateaux ont disparu dans des conditions mystérieuses, dans cette zone, au cours des dix dernières années, dont onze appartenant à une seule et même compagnie ! On ne se donnait même pas la peine de varier le scénario. Tous ces navires sur-assurés transportaient des cargaisons sur-assurées. Ils coulèrent tous par temps étrangement calme et les équipages réchappaient miraculeusement du naufrage, à chaque coup.

### Les enquêtes sont difficiles

Une des difficultés de la tâche des limiers du Lloyd's et d'Interpol : trop peu de fraudes sont signalées à la police. Pour des raisons difficilement explicables, les pays concernés ne portent pas plainte, à l'exception de la Grande-Bretagne et... de la Suisse ! Pour les années 1978 et 1979, Interpol n'a pu lancer que douze mandats internationaux.

«A la décharge des intéressés, il faut dire que le caractère international de la fraude complique terriblement les enquêtes. Chaque fois, plusieurs pays aux législations différentes sont en cause, dit-on à Interpol. Prenez le cas du Salem. Douze nations sont concernées : le pétrolier, fabriqué en Suède, battait pavillon libérien; son propriétaire, une

société américaine avait des intérêts en Suisse; assuré à Londres, il était commandé par un capitaine grec et avait un équipage en majorité tunisien qui avait été recruté par un allemand; il transportait du pétrole koweïtien destiné à l'Italie et déchargait sa cargaison en Afrique du Sud, avant de se saborder au large du Sénégal. Vous imaginez le casse-tête et l'imbroglio. Il faudra des années pour tirer l'affaire au clair, si elle l'est jamais.»

Pourtant, la police est bien décidée à aller de l'avant. A l'instigation d'Interpol, un Bureau maritime mondial destiné à coordonner la lutte contre la piraterie a vu le jour récemment. Les choses pourraient commencer à bouger d'ici peu. Condition sine qua non pour aboutir : être aussi rapide que les pirates. Une récupération de cargaison volée n'est plus possible au bout de quelques semaines.

### La Grèce s'attaque au problème

En dehors de la police et des compagnies d'assurances, certains gouvernements aussi ont décidé d'attaquer le problème de la piraterie maritime de front, dont celui d'Athènes qui se sent, plus que d'autres, concerné. Et pour cause !

Suivant les données les plus récentes, la flotte grecque, qui compte 4.864 navires jaugeant 53 millions de tonnes, constitue 15 p.c. de la flotte mondiale. Nous ne tenons pas compte ici des quelque 35 autres millions de tonnes que représentent les unités grecques naviguant sous des pavillons de complaisance. Au total, la flotte grecque occupe la troisième place parmi les marines marchandes du monde et la première dans la C.E.E.

Elle constitue donc pour le pays une source essentielle de revenus. Et c'est à juste titre, par conséquent, que les autorités compétentes se sont émues des événements qui, depuis plusieurs mois, défrayent la chronique maritime.

Au hit-parade des drames de la mer, la Grèce, on le sait et pour son malheur, est championne depuis bien longtemps. Au Lloyd's, où la plupart de ses navires sont inscrits et assurés, on vous dira avec des airs contrits que 25 p.c. environ du tonnage coulé chaque année battait pavillon grec. C'est déjà une mauvaise référence. Elle devient plus mauvaise encore lorsqu'on apprend que ces pertes sont dues, le plus souvent, à la vétusté des navires, l'incompétence de leur personnel, officiers y compris, et à des desseins frauduleux.

Lorsqu'il y a sinistre en mer, les assureurs interviennent évidemment. Non seulement pour le chargement, mais aussi pour ce qu'il est convenu d'appeler «la coque» dans le métier, c'est à dire le navire. Lorsqu'une vieille baille ne transporte qu'une cargaison de pacotille, cela ne prête pas à conséquence. Mais, les vieilles bailles grecques ont pris la désagréable habitude de transporter des cargaisons de prix dont on n'est pas sûr, qu'en cas de sinistre de la «coque», elles soient perdues pour tout le monde.

D'enquêtes menées par les assureurs, il est apparu que les factures présentées par les armateurs du Pirée, pour des cargaisons perdues, étaient souvent purement et simplement fictives.

D'où perplexité les enquêteurs qui tentent, actuellement, de dissiper le mystère entourant la disparition



du «Salem». Les faits : en 1975, le «Brilliant», jaugé modestement 2.633 tonnes disparaît, fait-divers banal, si l'on n'apprenait qu'il aurait eu pour cinq millions de dollars de cuivre à son bord. Cela change tout. En Mai 1979, naufrage de l'«Alexandros K» au large du Liban, une vieille baille encore, mais dont le connaissance attestait qu'elle transportait une cargaison de plus d'un milliard de dollars en barres d'acier. Janvier 1980, le «Salem».

Trois affaires sans rapport apparent. Si l'on n'avait appris que le même capitaine, grec, commandait les navires dans les trois cas sur trois, le même télégraphiste avait été dans l'incapacité de faire intervenir des secours en temps utile.

La plupart des naufrages cités plus haut se sont produits alors que les navires se rendaient vers les ports du Proche-Orient, vers le Golfe Persique ou naviguaient dans les eaux bordant la partie nord-occidentale de l'Afrique. Le phénomène a pris des proportions telles, depuis quelque temps, que l'on craint à Athènes que les nations de ces régions prennent des mesures contre les navires grecs, que les rapports amicaux qu'elles entretiennent avec

la Grèce se détériorent et, surtout, que les intérêts privés grecs, qui sont immenses dans le monde arabe, finissent par en souffrir.

Ce qui a amené le ministre responsable à déposer, au début du mois de Mars, un projet de loi au Parlement, qui prévoit que «des mesures sévères seront prises contre tout vol ou recel de la cargaison d'un navire grec, même dans les eaux territoriales».

Voilà donc le code pénal grec «appauvri» d'une lacune et il faut souhaiter que la mesure produira des effets. Mais, en réalité, le projet de loi reste en deça de ce qui eût été nécessaire. Des navires, en effet, ont sombré avec perte de vies humaines sans raisons apparentes et, souvent, le doute a régné quant à la réalité de cargaisons dont les armateurs réclamaient le remboursement aux compagnies d'assurance...

A ce compte, le port du Pirée, qui semble être le principal centre de ces agissements et la base de départ préférée des pirates modernes en Méditerranée, ne regagnera pas de sitôt la confiance dont il a joui en des temps meilleurs.



Enkel door overschrijving/storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.

Le payement se fait **uniquement** par virement /versement pour compte 473-6090311-30 de Neptunus.

T-SHIRT « ZEEMACHT » is te bekomen bij Neptunus Oostende.

Vier maten : Extra Small, Small, Medium en Large.

Prijs : 230,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Verzendingskosten : 25,- fr.

T-SHIRT « FORCE-NAVALE » peut être obtenu chez Neptunus Oostende.

Quatre tailles : Extra Small, Small, Medium et Large.

Prix : 230,- Fr. T.V.A. incluse.

Frais d'expédition : 25,- Fr.





# Nog vitaminen

door Fregatkapitein (R) W.F.J. Van Houdt

Gebruik werd gemaakt van in de pers verschenen gegevens aangevuld met hypotheses.

— De Verenigde Staten schijnen nu werkelijk wakker geschud. De nationale weerbaarheid krijgt terug de belangstelling die ze zo lang moest ontberen. De aanvoerders van de krijgsmachten krijgen meer gehoor en aan hun woorden wordt meer belang gehecht dan voorheen het geval was. De Amerikaanse burger blijkt ook — meer dan vroeger — een inspanning te willen doen voor de verdediging van zijn land.

— In deze periode vóór de verkiezingen is het dan ook normaal dat diegenen die hopen verkozen te worden met deze stemmingswijziging rekening houden en dat de politiciers geneigd zijn meer gelden ter beschikking te stellen voor de defensie.

— Dit alleen is evenwel niet voldoende.

— Zoals reeds vroeger opgemerkt is de Amerikaanse industrie op dit ogenblik in het geheel niet voorbereid om terug op grote schaal defensiemateriaal te leveren. De uitbouw en omschakeling van de nijverheid, zo dat ze dit wel zou kunnen doen, zou tal van jaren en reusachtige kapitalen vergen.

— Ook op administratief gebied loopt alles niet van een leien dakje. Wel zijn reeds grotere sommen in het volgende jaarbudget voor landsverdediging ingeschreven dan voorheen het geval was, doch de globale uitgaven van de Amerikaanse staat worden beperkt door zijn inkomsten en deze — onder vorm van bijkomende belastingen — verhogen is nu, juist vóór de verkiezingen, niet erg aantrekkelijk, alhoewel President Carter — half april — aankondigde dat nieuwe staatsinkomsten zouden geleverd worden.

— Vandaar dan ook dat op dit ogenblik druk gezocht wordt om gelden van de ene budgetpost naar de andere over te bevelen. Op deze wijze tracht men aan de meest dringende noden te voldoen en dit ten koste van minder noodzakelijke behoeften of van deze welke zich enkel in de minder nabije toekomst zouden doen voelen.

— Ook de produktie-mogelijkheden worden nauwkeurig bestudeerd en sommige programma's

worden geschrapt of beperkt om de industrie toe te laten — met bestaande middelen — toch meer noodzakelijk geachte uitrusting te leveren. Door deze voorrang- of voorkeurbehandeling kan gehoopt worden dat op betrekkelijk korte tijd de staat van weerbaarheid aangepast zal zijn aan de internationale toestand.

— Heel wat voorziene uitgaven werden dan ook uit het budget voor het «Fiscal Year 1981» geschrapt; sommige verdwijnen definitief, andere worden naar een later tijdstip verschoven, weer andere posten worden verdeeld over meerdere jaren.

— Een bedrag van 11.000.000 \$ bestemd voor een Duits-Amerikaans onbemand vliegtuig «Locust» verdween; 480 «Maverick» AGM-65 (infrarood, zelfgeleidende tuigen tegen oppervlaktedoelen) worden verschoven naar 1982; de produktie van Boeing E-3A «Sentry» (de zogenaamde AWACS) wordt met 1/3 vertraagd.

— Anderzijds gebeurt een bijbestelling van zes KC-10A. Het gaat hier om de militaire versie van de DC-10 in uitvoering als vrachtvliegtuig en tevens uitgerust om als luchttanker te dienen.

— Het gaat hier om een programma dat reeds vroeger aan gang was, doch dat nu, na de gebeurtenissen in het gebied van de Perzische Golf en in Afghanistan, meer belang kreeg. Het plan werd herzien in functie van de «Rapid Deployment Forces» en uiteindelijk (1983) zullen 26 vliegtuigen van dit type ter beschikking zijn, verdeeld over twee squadrons.

— Dit herwerken van de planning was slechts mogelijk door de Amerikaanse produktie van het F-16 gevechtvliegtuig van 15 op 10 stuks per maand terug te brengen. Door zeer handig om te springen met bestaande middelen en gelden heeft men gedaan gekregen dat deze vermindering slechts gevoeld zal worden vanaf de helft van 1983 — dus wanneer de laatste KC-10A geleverd wordt. Op de keper beschouwd vult men nu een kuil met zand uit een put die eerst later gedolven zal worden. Mogelijk dat vóór de produktie van F-16 toestellen werkelijk ingekrompen wordt, een oplossing gevonden wordt om ze toch op peil te houden.



- De Amerikaanse staat beschikt over grote hoeveelheden materiaal dat veelal in de opslagplaatsen ligt te verouderen.
- Zo deed zich enkele tijd geleden een ernstig gebrek aan machinegeweren voelen. Het tekort kon niet aangevuld worden door de nationale industrie en besloten werd beroep te doen op Europese wapenfabrikanten. Toen dit bekend werd togen enkele — verontwaardigde — U.S. Congress-leden op speurtocht en zij vonden een vergeten voorraad splinternieuwe machinegeweren welke reeds zo lang opgeslagen waren dat iedereen hun bestaan uit het oog verloren had. De behoeften aan machinegeweren zijn nu gedekt en dit haast zonder kosten.
- Ook grondstoffen liggen alzo opgeslagen en vóór enkele maanden dreigde paniek op de internationale kopermarkt toen verklaard werd dat de U.S.A. een deel van haar voorraad koper zou aanspreken, dit niet alleen om aan eigen behoeften te voldoen, doch ook ten gerieve van buitenlandse afnemers — dit ter ondersteuning van de dollar op de internationale wisselmarkt.
- Een andere «vergeten reserve bestaat uit de «motbal»-vloten. Het gebruik van het meervoud is hier volkomen gerechtvaardigd, daar zowel oorlogs- als koopvaardischepen opgeslagen liggen.
- Een deel van deze reserve stamt uit W.O. II doch dit is geenszins voor alle schepen het geval. Amerikaanse reders hebben namelijk een aantal koopvaardischepen verkocht aan de Amerikaanse staat. Deze is tot dergelijke aankopen gemachtigd mits de verkoper nieuwe schepen bestelt op Amerikaanse werven. Op deze wijze snijdt het mes aan vier (4) kanten :
  - a) Werk voor de Amerikaanse werven
  - b) Vernieuwing van de koopvaardijvloot
  - c) Aanleg van een reserve — min of meer bruikbare — schepen in staatsbezit
  - d) Beperking van de «dollarvlucht» naar het buitenland.
- De reserve-oorlogsvloot omvat nog schepen uit W.O. II doch tevens vindt men er modernere schepen die buiten gebruik werden gesteld na het beëindigen van het Vietnamese conflict. Eind 1979 omvatte deze reserve-oorlogsvloot :
  - 4 duikboten
  - 6 vliegdekschepen
  - 4 slagschepen
  - 8 kruisers
  - 27 destroyers
  - 6 landingsschepen
  - 22 hoogzee-mijnenvegers
  - 3 ondersteuningsschepen
  - 1 hospitaalschip
  - 1 bergingsvaartuig
 Totaal dus 82 schepen in reserve terwijl de sterkte van de actieve vloot op 530 geschat kan worden.
- Uit deze reservevloot worden soms schepen gehaald voor overdracht aan bevriende naties. Andere schepen worden terug in actieve dienst genomen ter vervanging van vaartuigen die de reserve vervoegen. Weer andere schepen dienen als bron van vervangingsonderdelen voor schepen van dezelfde klasse en worden alzo geleidelijk gekanibaliseerd.

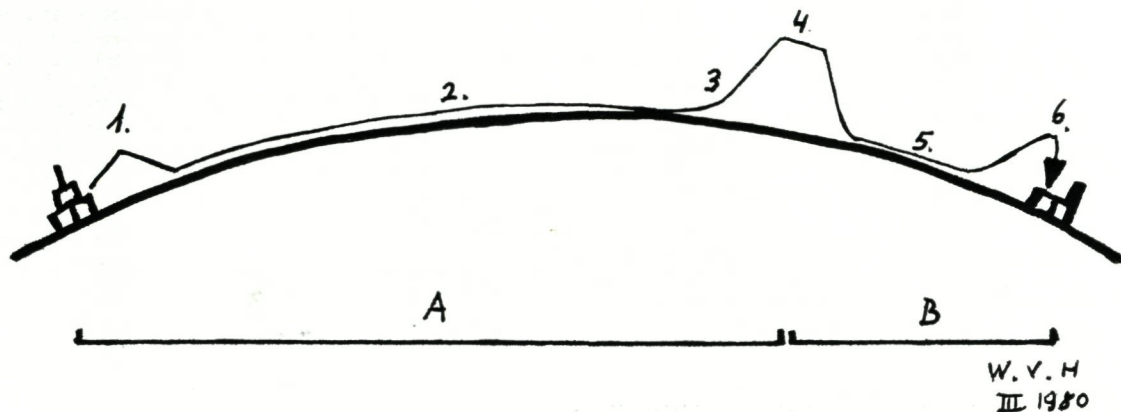
Deze vloot bevat vier slagschepen van de IOWA-klasse (60.000 ton) welke tijdens W.O. II ingezet werden in de strijd tegen Japan. Eén ervan, de «New-Jersey», werd opnieuw in dienst genomen van 1966 tot 1969 en voerde beschietingen uit op landdoelen in Vietnam. Zijn 16 duimsgeschut reikt 42 km ver en vuurt granaten af van 935 kg. Buitendien zijn nog heel wat minder zware stukken aanwezig. Voor de opdracht in Vietnam dienden de zusterschepen «Iowa» en «Wisconsin» een deel van hun eigen uitrusting aan de «New-Jersey» af te staan. Het vierde slagschip, de «Missouri», liep in 1950 aan de grond en werd destijds niet volledig hersteld.

- Sinds 1975 hoort ook het vliegdekschip «Oriskany» bij de reserve. Het schip meet 40.000 ton en behoort tot de HANCOCK-klasse welke zelf de gemoderniseerde versie is van de ESSEX-klasse. Het schip loopt meer dan 30 knopen dank zij 4 turbines. Het werd gebouwd tijdens W.O. II doch kwam eerst in dienst tijdens de laatste maanden van 1945, na het einde der vijandelijkheden met Japan.
- Nu stelt het hoofd van de operaties van de U.S. Navy, Admiraal Thomas Hayward, voor de vijf genoemde schepen terug te activeren.
- De slagschepen zouden een deel van hun zwaar geschut ruilen voor «Tomahawk»-kruistluigen en V/STOL vliegtuigen aan boord nemen. Deze laatste kunnen vertikaal — of na korte aanloop — starten en loodrecht neerdalen. De nodige ombouw zou ongeveer 700.000.000 \$ per slagschip kosten. Deze grote som zou echter wel gerechtvaardigd zijn in het kader van de «Rapid Deployment Forces» en indien men ze vergelijkt met de bouwkosten voor de 31e destroyer van de SPRUANCE-klasse die in 1982 dient opgeleverd. De konstruktieprijs — 231.000.000 \$ — omvat enkel de bouw en verdere uitrusting is extra.
- Ook de «Oriskany» zou eveneens met V/STOL vliegtuigen uitgerust worden.
 

Indien dit voorstel verwezenlijkt wordt zou het mogelijk worden steeds een vliegdekschip van de U.S. Navy beschikbaar te hebben in de Indische Oceaan. En dit op een wijze die de Amerikaanse belastingsbetaler minder erg zal raken dan een nieuwbouwprogramma dat overigens veel tijd zou in beslag nemen.

Tevens zouden de mogelijkheden van de «Rapid Deployment Forces» aanzienlijk uitgebreid worden.
- Ondanks het ontbreken van vaststaande en concrete gegevens kan nu reeds nagegaan worden hoe deze schepen zouden kunnen aangewend worden.
- De tactische versie van de «Tomahawk» wordt ook aangeduid als BGM-609 en wordt gebouwd door General Dynamics Corporation - Convair Division - in San Diego. De reikwijdte kan geschat worden op 500 tot 600 km. Het wapen kan aangewend worden tegen marieme oppervlakte-doelen en tegen landdoelen. Het is een luchtgedragen kruistluig aangedreven door een turbofan-motor Williams Research Corporation F 107-WR-400. Aanvankelijk was het bedoeld om afgeschoten te worden uit de torpedo-buizen van een duikboot en daarom zijn de





Figuur 1

### Vluchtprofiel van « Tomahawk » bij gebruik tegen maritieme oppervlakedoelen.

De tekening is niet op schaal en de kromming van het aardoppervlak is sterk overdreven.

A. Voorgepland deel van de vlucht.

B. Deel van de vlucht waarbij het tuig zelfstandig zijn doel zoekt en volgt.

1. Afvuren door middel van startrakiet.

Ontplooien van draag- en stuurvlakken.

Aanzetten van turbofan - aandrijfmotor.

2. Vlucht op lage / zeer lage hoogte.

Besturing door inertienavigatie en altimeter.

3. Voorgepland klimmen.

4. Opzoeken en herkennen van doel.

Autonoom uitgevoerde koersverbetering gevolgd door daling.

5. Vlucht naar het doel op zeer lage hoogte zodat het tuig zo lang mogelijk onder de « radar-horizon » blijft en later « verloren » gaat in de oppervlakte-echo's. Het toestel heeft een zeer lage reflectieoppervlakte inzonder voor recht vooi gelegen radarwaarnemers (minder dan 0,2 m<sup>2</sup>)

6. Opnieuw stijgen, koerskorrektie en aanval in duikvlucht.

Figuur 2

### Aanwending in kader van « Rapid Deployment Forces »-landingsoperatie.

Tekening niet op schaal.

1. Nabije luchtsteun (ingescheepte V/STOL vliegtuigen)

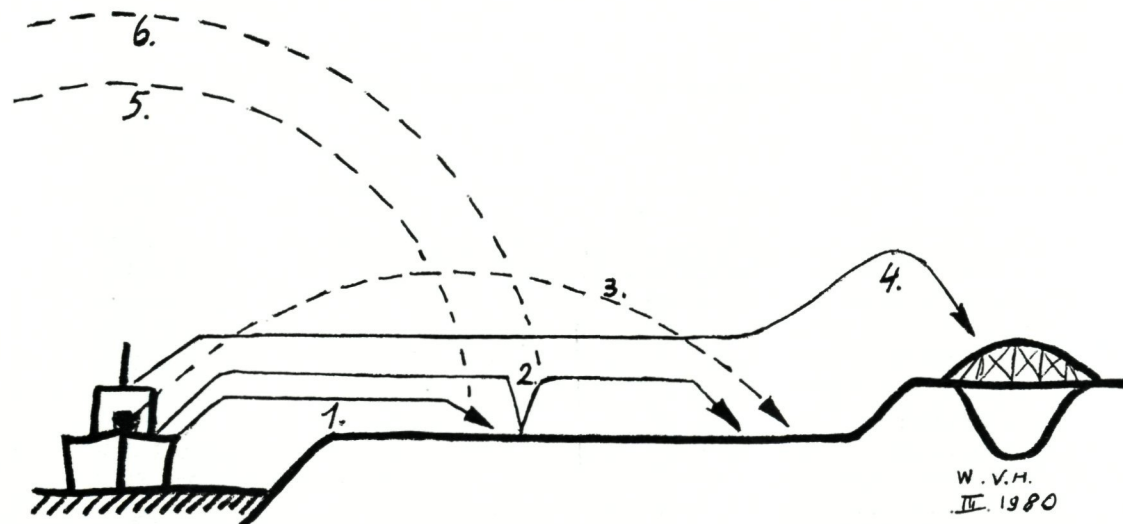
2. Nabije luchtsteun (ontscheepte V/STOL vliegtuigen)

3. Ondersteuning door boordgeschut (tot 42 km.)

4. Afgrendeling door « Tomahawk » tegen landdoelen.

5. Zelfverdediging door boordgeschut.

6. Zelfverdediging door V/STOLvliegtuigen





draag- en stuurvlakken bij het afvuren weggeklapt. Het aanbrengen van de lanceerinrichtingen aan boord van de genoemde schepen zou geen erg grote moeilijkheden veroorzaken.

- De nuttige lading kan nukleair zijn doch zeer waarschijnlijk wordt voor het geplande gebruik gedacht aan een konventionele springlading van 454 kg aangewend voor de wapens van het type «Bullpup B».
- Het wapen ontleent tal van onderdelen aan de «Harpoon» (doelzoeker, altimeter, koerskorrektiemiddelen en aandrijving). Het wordt afgevuurd door middel van een afwerpbare startraket. Het vervolgt dan zijn weg op zeer lage hoogte waarbij het beroep doet op inertie-navigatie. Vóór het doel bereikt wordt klimt het tot grotere hoogte en spoort het doel op met eigen middelen. Eens het doel waargenomen voert het de nodige koersverbeteringen uit en daalt dan terug. Het zet zijn vlucht voort op lage hoogte tot het het doel opnieuw waarneemt. Opnieuw wordt hoogte genomen en de koers verbeterd. Het tuig begint dan zijn ultieme duikvlucht. Slechts weinig schepen zouden in staat zijn deze aanval te overleven. Is dit toch het geval, dan zou hun gevechtswaarde toch erg verminderd zijn. (fig. 1)
- Een verbeteringsprogramma OHT-DC&T (over de horizon, detektie, klassifikatie en doelkeuze) zou beroep willen doen op geleiding door kunstmannen. Voorlopig kan dit evenwel nog beschouwd worden als een wensdroom.
- Een ander verbeteringsprogramma tracht een springlading te ontwikkelen welke na het inslaan op het doel, omgezet wordt in nevel of damp welke zich door het schip verspreid vooraleer tot ontploffing te komen.
- De op de omgebouwde slagschepen gestationeerde V/STOL vliegtuigen zouden van het type AV-8A zijn waarover het U.S. Marine Corps nu beschikt of van het type AV-8B indien dit in produktie wordt genomen. Deze toestellen zijn bedoeld als nabije luchtsteun voor landstrijd-

krachten en zouden tijdens landingsoperaties van aan boord opereren. Na de vorming van een bruggehoofd zouden zij van aan land kunnen ingezet worden vermits een klein stuk vlakke grond volstaat om ze vertikaal te laten opstijgen en landen. Het basisschip zou zich dan verder kunnen terugtrekken en steun verlenen met zijn boordgeschut of met de kruistuigen. (fig. 2)

- De Oriskany zou naast V/STOL tuigen eventueel ook klassieke vliegtuigen kunnen inzetten.
- De aanwendingsmogelijkheden zowel in het kader van de «Rapid Deployment Forces» als in het raam van normale vlootoperaties zijn duidelijk. Het slagschip heeft nu meer «punch» dan het ooit had en dit gekombineerd met de mogelijkheden van een vliegdekschip.
- Deze schepen hebben evenwel ook hun beperkingen. De eigen ASW-middelen zijn gering en dit maakt het dan ook ongewenst ze in te zetten zonder begeleidende ASW-vaartuigen. Dit veronderstelt dus weer een bijkomende uitbreiding van het aantal nu geactiveerde ASW-eenheden en dit kost weer enorme sommen... Misschien... indien men in de reservevloeten eens rondkijkt...
- Het blijkt dat het **voorstel** van Admiraal Thomas Hayward volledig past in het kader van de «Rapid Deployment Forces» en tevens dat het van aard is om ook bij konventionele oorlog ter zee zijn nut te hebben. Het zal van de politiekers afhangen of dit voorstel **werkelijkheid** wordt en zal bijdragen to het terug stabiliseren van de internationale toestand.

April 1980

#### Opmerking

Het Duits-Amerikaans «Locust»-projekt gaat **toch** door. Het tuig dient te worden afgevuurd vanaf een vrachtwagen nabij de gevechtszone waarover het daarna rondkruist. Het spoort vijandelijke radaruitzendingen op en vliegt er op af in de hoop ze te vernietigen met een springlading van 10 à 15 kg. De ontwikkeling zou meer dan twee jaar duren.



## International Electronic Service N.V. „INES”

Terbekehofdreef 54 — 2610 Wilrijk

Tel. 031 / 28.10.32 (10 lijnen) — Telex 31895

Afdeling Marine en Systemen

Bijhuizen te Oostende en Gent

#### Agenten voor :

Amplidán, Dancom, Danse Securitas, Decca Isis, Decca Navigator, Decca Radar, Decca Survey, Ginge, Grundy, Hovermarine, Ibak, Jungner, Plessey, Rapp Electronic, Redifon, Simrad, Speich, Stone en Magnavox...



# Nos navires et la bataille de France

## LES BELGES ET LE REDUIT BRETON DU GENERAL DE GAULLE

### Les exploits de la dernière chance réalisés par des marins

par le Lt. Colonel hre (R) Paul EYGENRAAM

Le samedi 14 juin 1980 la Société Royale Amicale des Officiers des campagnes 14/18 et 40/45 d'Anvers offrait à la ville de Brest une plaque commémorative apposée dans le hall d'honneur de l'Hotel de Ville et rappelant la participation de bâtiments de mer belges aux évacuations maritimes de mai et juin 1940. Une centaine de compatriotes assistèrent au dévoilement. L'effectif comportait par moitié des membres du groupe des officiers anciens combattants et des marins belges de 14/18 et 40/45 venus d'Ostende. Un détachement de la Marine Nationale rendait les honneurs. Pour la première fois dans le cadre des cérémonies de ce genre, les économies de combustible empêchèrent la Force Navale d'être présente. Au moment du dévoilement de la plaque, entourée par les étendards portés par Messieurs Fontijn et De Weger, deux discours furent prononcés. Le premier par le Lt. Colonel hre (R) Eygenraam au nom du comité organisateur. Il remit officiellement à la ville de Brest le « message du souvenir et de l'amitié inscrit en lettres d'or sur le marbre noir » et rappela la signification des initiatives prises à Dunkerque, Dieppe, St. Valéry en Caux et Brest ; le second par M. Francis Le Blé, maire de Brest et conseiller général du Ministère Il évoqua le courage des marins belges, mit l'accent sur la constitution de l'Europe et exprima la gratitude bretonne pour l'aide apportée par la Belgique lors du naufrage de l'Amoco Cadiz. Une réception eut lieu ensuite dans le prestigieux salon Richelieu, aux larges baies vitrées tournées vers la mer. De brèves allocutions y furent prononcées par le maire, le président du Comité et Mr. Robert Rycx, président de la Fédération des Marins Belges des deux guerres. Des cadeaux furent échangés au nom des villes de Brest, d'Anvers, d'Ostende, de Heyst et de Bruges. Assistèrent à cette inauguration, outre les personnalités déjà citées et du côté belge : Mr Y. Grousselle, consul général de Belgique à Brest ; le colonel A. Roy, vice président AOC ; les Lts. Colonels hres H. Hermans et L. Vermeire, présidents AOC/Louvain et St. Nicolas ; le colonel A. Lepaire, président des Croix de Guerre d'Anvers ; Mme De Vos van Steene, présidente des Veuves de Guerre de la métropole ; le Juge hre J. Van den Broeck, président de l'ONAC provincial ; le colonel de gendarmerie Bellengé ; le président Lacroix des

Sociétés patriotiques d'Anvers ; M. Lauwereins, secrétaire de la fédération des marins, le colonel de gendarmerie Bellengé etc. Côté français, le vice amiral Bigault de Cazanove, préfet maritime de la 2me Région et commandant supérieur de l'Atlantique ; le capitaine de vaisseau Bardon de son Etat-Major ; l'Adjoint au Maire Mr Patrick Michel ; Mme Sylvie Le Roux, député au Parlement européen etc.

### Les Belges dans la bataille après le 28 mai 1940

La section d'Anvers de l'Amicale des Officiers des Campagnes 14/18 & 40/45 s'est notamment donnée pour tâche de sauver de l'oubli les exploits de compatriotes mêlés aux opérations de guerre, et qui, à défaut d'être mis en relief, risquent de passer inaperçus. La longue lutte de nos gens de mer exposés aux coups insidieux de l'ennemi, appartient au patrimoine des souvenirs glorieux qu'il importe de maintenir présents dans les mémoires afin que la poussière du temps ne recouvre point leur portée exemplaire. Les « messages » aux générations futures, consignées sur les plaques commémoratives en témoignage d'un événement évocateur, apportent un enseignement qui incite à la réflexion. Ils rappellent les efforts déployés face au danger, dans un coude à coude fraternel, ils montrent l'étroite solidarité des marins alliés aux heures sombres de l'histoire. Cinq plaques ont ainsi été apposées au fil des ans, depuis 1971, dans des ports du Nord, de la Normandie et de Bretagne. Toutes concernent les opérations maritimes de mai et juin 1940. Leur origine peut se résumer comme suit : du 26 mai au 4 juin 1940, une cinquantaine de bâtiments de mer belges participèrent à l'évacuation de Dunkerque. L'opération dite Dynamo permit à 224.000 Anglais et à 112.000 Français d'échapper à la nasse allemande. Lorsque le général Beaufre rendit la ville au général Cranz, les amiraux Ramsey et Abrial avaient remporté un indéniable succès logistique. Leur réussite pesa lourdement dans la balance des opérations à venir. Ils avaient sauvé le grain des récoltes futures. Les 11 et 12 juin cinq navires belges répondirent à l'appel de l'Amiral Auphan, se groupèrent en convoi avec une trentaine de navires alliés sous le commandement du capitaine de corvette Aubert, et participèrent à



l'évacuation de 2100 Ecossais et 1100 Français de Saint-Valéry-en-Caux défendue par le général Berniquet qui mourut au combat. Des liaisons défailantes amenèrent le général français Ihler et le général anglais Fortune à rendre la ville au général Rommel. Le futur Feldmaréchal occupait déjà avec sa 7<sup>me</sup> panzerdivision, les falaises d'amont et d'aval du port cauchois, lorsque des sauveteurs se présentèrent encore en rade. Du 15 au 18 juin une vingtaine de bâtiments belges sont encore de la partie lors de l'évacuation du port de Cherbourg de la force dite « normande » du général britannique Marshall-Cornwall et d'unités de la X<sup>me</sup> armée du général Robert Altmayer. Une fois encore les dieux de la guerre furent favorable à Erwin Rommel; ils l'abandonnèrent quatre ans plus tard lorsqu'un maître monstrueux le poussa dans la mort. Ce n'est que le 19 juin que le vice-amiral Le Bigot, préfet maritime de Cherbourg, capitula. Nous ne détaillerons point ici le rôle des marins belges, - dont l'actuel amiral Van Dyck, chef EM/FN lors de l'opération du 19 août 1942 à Dieppe. Elle se situe dans un autre contexte. Mais une plaque de bronze rappelle que Victor Billet, fondateur de la section belge de la Royal Navy y connut la mort des braves.

### L'ultime échappée vers la mer.

En ce qui concerne les évacuations de Brest, le Service Historique de la Marine Nationale française, - dont les chercheurs ne diront jamais assez les mérites sous la direction stimulante du contre-amiral Duval, - confirme la participation de douze bâtiments belges à l'odyssée de l'ultime échappée vers la mer, car le 19 juin les Allemands débordaient Lyon, Bordeaux était bombardée tandis que le général Huntziger était chargé de présider la délégation des plénipotentiaires français appelés à recevoir à Rothondes, les conditions d'armistice de l'Obercommando Wehrmacht. Les embarquements se déroulaient dès lors dans un climat extrêmement tendu. Ici aussi les journées du 18 et 19 juin furent celles de la dernière chance. Celles où les destins se croisent et se séparent. Pour les uns ce serait l'Angleterre et la redoutable épreuve du 3 juillet 1940 : le choix entre Pétain et de Gaulle. Pour les autres l'Afrique ou plus simplement les ports du Golfe de Gascogne et la capture au terme d'un long calvaire Dans l'ouvrage rédigé par le capitaine de frégate Caroff « Les Forces Maritimes de l'Ouest 39-40 », l'auteur signale que la patrouille auxiliaire « Notre Dame d'Espérance » commandé par le capitaine de corvette Perdraut alors qu'il se rendait à Brest, reçut le 19 juin un message de l'Amiral Ouest, comte Jean de Laborde, le prévenant de l'évacuation du port : « il rassembla quelques bâtiments belges, nous dit le CF Caroff, se dirigeant vers Brest, forma un convoi avec « l'Aiglon » et quelques bateaux de police de la navigation, et fit route sur Plymouth où le convoi arriva vers 08h00 le 20 juin. » - « On sait, d'autre part, écrit cette fois le contre-amiral Duval, qu'étaient présents à Brest le 18 juin les bâtiments de commerce belges suivant : Zeehond (baliseur), Semois (drague suceuse), Flandre II (suceuse à vase), Flandre III (suceuse à sable), Sambre (idem), Meuse (idem), Schelde (idem), Geer (remorqueur), Demer (idem), Meuse (idem), Flandre V (porteur), Flandre VI (idem), Ostende (vedette) qui ont dû participer à l'évacuation de la ville » (Fin de citation). Il résulte de renseignements recueillis auprès des sociétés pri-

vées auxquelles appartenaient ces bâtiments (S.A. Dragages Decloedt & Fils et la S.A. Dredging International - dénominations actuelles) et de Jean Verleyen, le consciencieux historien de la pêche maritime, que le « Zeehond » qui appartenait à la Marine de l'Etat, passa en Angleterre et en revint sain et sauf après la guerre. M. Léopold Sorel, ingénieur de la société Decloedt, en France pendant la guerre, a eu l'amabilité d'évoquer ses souvenirs pour nous et de nous dire que le matériel de sa firme a d'abord été maintenu à Zeebrugge et à Ostende par ordre de l'Administration de la Marine, afin de conserver le plus longtemps possible nos ports du littoral en parfait état d'utilisation. Lorsque la menace ennemie se précisa, ces bateaux mirent le cap sur les ports français. Repli mouvementé d'ailleurs. En temps de guerre, l'aventure est à chaque coude de rivière ; elle peut surgir en mer à n'importe quelle encablure du rivage. C'est ainsi que la Flandre I à l'ancre à hauteur de Calais fut bombardé. Sa chaufferie fut touchée et la salle des machines inondée. Les Flandre II et III purent reprendre la mer et gagner Brest où ils se tapirent au fond de la baie, dans le petit port de Landevennec. Ils s'y trouvaient en bonne compagnie : des bateaux de réserve de la marine française. Lorsque les attaques de la Luftwaffe redoublèrent d'intensité, les bâtiments les plus modestes échappèrent à la vigilance des pilotes du Reichmaréchal Goering : ceux-ci avaient du plus gros gibier à traquer, car l'essentiel de la flotte de guerre de l'Amiral Ouest échappait à leurs assauts. Le Schelde amené dans l'estuaire de la Gironde fut coupé en deux par un projectile bien ajusté et connu à Pouillac le sort des malchanceux.

### Les Belges et le convoi du capitaine de corvette Perdraut.

Les navires qui eurent le privilège d'être détournés de Brest en temps utile se trouvaient encore à St. Vaast la Hogue le 18 juin 1940. Jean Verleyen a évoqué leur sort avec précision dans un précédent numéro de « Neptunus », à la lumière des souvenirs évoqués par le capitaine de vaisseau hre (R) Georges Depoorter, ancien commissaire maritime à Nieuport. Ici aussi des bâtiments belges contribuèrent à l'évacuation de la base de St. Vaast commandée par le capitaine de corvette Mauduit Larive. La garnison du fort put s'échapper sous les feux protecteurs du « Courbet » qui harcela les colonnes allemandes venant de Carentan. Les navires, incapables de soutenir la vitesse de 6 milles mirent directement le cap sur Brixham, tandis que les patrouilleurs « Nadine » (un chalutier armé dieppois) à bord duquel se trouvait Georges Depoorter, et le « Jacques Morgand » ; les chalutiers H77 « Gilda », H41 « Jacomina » en Z72 ainsi que le bateau de pilotage n° 11 originaire d'Anvers, quittèrent St. Vaast à 1400 h. pour gagner Brest. Ils étaient en vue de ce port le 19 juin vers 19h00 et aperçurent d'immenses nuages noirs provenant des multiples incendies. Le « Nadine » commandé par l'enseigne de vaisseau Le Sieutre se hâta de mouiller devant l'Aber-Wrac'h, un petit port langoustier sur la rive gauche de l'estuaire à 28 km de Brest, pour s'informer. Il y apprit l'évacuation de l'arsenal de Brest et embarqua six marins montés dans une frêle embarcation. Il regagna aussitôt le large mettant le cap sur Ouessant. C'est en s'approchant de l'île que le patrouilleur « Notre Dame d'Espérance » du



capitaine de corvette Perdraut transmit l'ordre de l'amiral de Laborde : « Plymouth ». La pénurie de charbon, d'eau et de ravitaillement obligea le « Nadin » à se contenter de Falmouth. Pour la plupart des Belges, le sort les condamna à prolonger pendant quatre ans leur séjour en Grande Bretagne. Pour les Français l'heure du choix sonnait. Après l'appel du 18 juin lancé à Londres par le général de Gaulle il leur fallait prendre parti. La France Libre ou la France de Vichy ? Leur option finale allait encore se compliquer le 15 juin lorsque les armistices franco-allemand et franco-italien (l'impudique Italie fasciste avait déclaré la guerre à la France déjà crucifiée le 10 juin 1940, lorsque le front de l'Ourcq était forcé et les Allemands à Château-Thierry) et le 3 juillet après la prise d'assaut des navires français dans les ports anglais et le massacre de la flotte de l'amiral Gensoul à Mers El-Kébir.

### La défense militaire du port de Brest

Pour permettre aux marins de sauver par la voie maritime ce qui pouvait l'être, pour rendre possible le départ de la flotte et notamment celui des bâtiments en réparation, il fallait, sur terre, contenir la progression foudroyante des blindés allemands pendant au moins 24 heures. Telle fut la tâche du général Charbonneau, en charge du camp retranché de Brest en collaboration avec le général Picard Claudel, commandant le groupe de subdivision. Du côté de la Marine Nationale, dont le rôle fut prépondérant, le vice-amiral d'escadre Traub, préfet maritime de la 2<sup>me</sup> région, pouvait compter sur l'aide précieuse du vice-amiral Cayol, chef du secteur. Leur tâche était d'autant plus ardue qu'il s'agissait de défendre un ensemble portuaire conçu pour rejeter en ordre principal un envahisseur venant de la mer et non de la terre. Ce n'est qu'au moment où les affaires se gâtèrent, après la troupée Sedan-Abbeville réalisée par les blindés de Guderian et l'isolement du groupe d'armées n° 1 (Les Belges, les Anglais et la 1<sup>ère</sup> armée française du général Blanchard) que les pensées évoluèrent. Lorsque le Président Reynaud eut remplacé le président Daladier, et le généralissime Weygand son cadet Gamelin, que la bataille de France, ayant pour but de ressouder les armées du Nord et du Sud en tronçonnant la percée allemande, eut échoué, une réalité s'imposa : il faudrait défendre les ports bretons d'un ennemi venant de l'intérieur. Une idée germa dans le cerveau fertile du président Reynaud : veiller au maintien dans la métropole d'une tête de pont pour assurer le contact avec l'Angleterre et l'Afrique et servir ultérieurement de base de départ pour la reconquête du territoire français. Il en fut question pour la 1<sup>ère</sup> fois le 19 mai 1940 dans une lettre du président au général Weygand. Ainsi prit corps le projet de « Réduit Breton ». Un projet politique que militaire. Les experts du GQG formulèrent d'emblée les plus expresses réserves. Le plan Reynaud - de Gaulle, car le futur chef de la France Libre était l'instigateur du président du Conseil, leur apparaissait utopique. Mais le prestige militaire naissant de de Gaulle donnait bonne conscience à l'homme d'Etat et servait de contre-poids aux avis des autorités militaires. Deux éléments sont à souligner : d'une part la récente nomination au grade de général du colonel de Gaulle, et son entrée au gouvernement avec le mandat de sous-secrétaire d'Etat à la présidence du conseil. Cette participa-

tion au pouvoir exécutif lui donnait le pas sur des généraux plus anciens dans des grades plus élevés. D'autre part, le premier ministre britannique Winston Churchill, en voyant que les choses allaient vraiment mal pour l'armée française, s'accrocha lui aussi à l'idée du « Réduit Breton » comme à la planche de salut. Celui que Churchill appelait « le Connétable » eut ainsi le dernier mot. Les réserves des généraux Weygand, Georges, Doumenc etc. furent balayées. Les tergiversations prirent fin. Le général de Gaulle, volontaire comme pas un, allait veiller lui-même à la réalisation du « Réduit Breton ».

### Le Réduit Breton

C'est le 11 juin 1940 au « Conseil Suprême » tenu au Château du Muguet à Briare, en présence du maréchal Pétain, que le président du conseil prit la décision d'établir une position de résistance dans la presqu'île armoricaine. Il passait outre aux objections du commandement (comment regrouper en quelques jours des troupes éparses, reformer en peu de temps une dizaine de divisions appelées à défendre un front de plus de 150 km, comment surtout contenir l'adversaire pendant le délai nécessaire aux travaux susceptibles de se prolonger pendant des semaines et des mois ?). Or le Haut Commandement Français ne disposait plus guère de réserves, la X<sup>me</sup> armée du général Robert Altmayer qui opérait à l'Ouest était scindée en deux, désarticulée et privée de ses meilleures divisions. C'était là un premier aspect. Il y en avait d'autres tout aussi négatifs. En Bretagne les autorités se débattaient au milieu des pires difficultés : neuf cent mille réfugiés encombraient la presqu'île ; septante mille soldats, la plupart embarqués à Dunkerque et redébarqués à Brest avaient été renvoyés par les Anglais. Il fallait les regrouper, les réorganiser, les réarmer. De tout cela le « Conseil suprême » ne tint pas compte, pas plus qu'il ne tint compte suffisamment de l'avance foudroyante des blindés allemands. Lorsque le premier ministre britannique entouré de son ministre des affaires étrangères Anthony Eden et du chef d'état-major impérial, le général Sir John Dill, eut promis pour la nuit du 11 au 12 juin l'arrivée à Cherbourg d'une division canadienne fraîche avec 72 canons, et annoncé l'arrivée d'une deuxième le 20 juin, l'une et l'autre formant les prémices d'un 2<sup>me</sup> corps expéditionnaire britannique confié cette fois au général Sir Allan Brooke (Le premier, aux ordres du général lord Gort, avait embarqué à Dunkerque) le projet fumeux reçut une consécration inattendue. Pour faire bonne mesure, les Français sacrifièrent un de leurs derniers atouts : la division Bethouart, retour de Narvik (Norvège) que des navires britanniques allaient ramener en France les 15 et 16 juin, hélas sans pouvoir débarquer en même temps leur armement lourd. C'est donc avec des armes de mousqueterie que les légionnaires, les Polonais, les Tchèques, de la division montèrent en ligne... Dans le procès-verbal de la séance du Conseil suprême tenu au Château du Muguet le 11.06.40 et établi par le capitaine de Margerie, on peut lire qu'en réponse au souhait exprimé par M. Winston Churchill de voir le problème de la tête de pont sur Atlantique évoqué par les techniciens, M. Paul Reynaud répondit que le général Altmayer junior (René, à ne pas confondre avec Robert, Cdt la X<sup>me</sup> armée) se trouvait déjà sur place pour étudier le problème en compagnie d'un nombre d'entrepreneurs des tra-



vaux publics chargés de creuser des fossés anti chars ».

Cette initiative prise en dehors du généralissime surprit vivement le général Weygand. Déjà le général de Gaulle payait d'audace. Il n'appréciait d'ailleurs guère l'ancien chef d'état-major du maréchal Foch. Le 8 Juin il avait proposé au Président Reynaud de remplacer Weygand par Huntziger, mais le chef du gouvernement se montra hésitant et ce non sans raison. Quelques jours plus tard, le général Huntziger, commandant la II Armée, refusait au nouveau « sous-secrétaire d'Etat » ce cadeau empoisonné !

### Le général de Gaulle et la suite dans les idées.

Le général de Gaulle n'est pas homme à laisser pourrir le projet qu'il eut si difficile à imposer. Ayant finalement eu gain de cause, il part pour Rennes, capitale de la Bretagne, dès le 12 juin, lendemain de la conférence de Briare... 350 km à parcourir en se frayant difficilement un chemin dans les colonnes touffues de réfugiés. Au siège de la Xme Région il trouve le général Guitry entouré des généraux d'armée Gaillault et Belhague. Le général à deux étoiles fraîchement promu n'est nullement intimidé devant ses pairs. N'est-il pas membre du gouvernement ? Pour ne pas perdre de temps et malgré l'absence au début du général René Altmayer, commandant Bretagne et du général Grievaud, commandant la XIème région à Vannes, qui vu l'encombrement des routes, n'ont pu arriver à temps, de Gaulle annonce la prochaine arrivée de M. Borie représentant du ministre des travaux publics, et du matériel de génie civil ayant servi à la construction de la ligne Maginot, il ordonne l'organisation sans coup férir d'une position de résistance avec blockhaus et béton et fossés antichars sur le cours de la Vilaine (Redon-Rennes) et du Couesnon (Fougères Vitry). « Une main d'oeuvre auxiliaire non spécialisée, écrit Guy Milhau dans « De Gaulle et le Réduit Breton » sera fournie par les dépôts des deux Régions et par la division belge en voie de réorganisation dans les environs de Malestroit ». Pour occuper la position (quand elle aura été construite) mais tout est encore à faire, et tout est difficile eu égard aux perturbations nées des circonstances (difficultés que ni Mr Jouany, préfet d'Ille et Vilaine ni M. Parodi directeur du travail au ministère du travail n'arriveront à surmonter) le général Altmayer compte sur la division Bethouart accordée par le généralissime, la division canadienne promise par Churchill et les maigres divisions reconstituées avec les restes d'unités écartelées ou étrillées les jours précédents (des Anglais, des Belges, des Polonais etc.). Mais le même jour, Saint-Valéry-en-Caux est tombé et Paris, sur le point d'être encerclée, est déclarée ville ouverte. La 5me panzerdivision du général Hartlieb fonce vers Dreux, en attendant de faire son entrée dans Brest, sept jours plus tard. Pour bien comprendre les événements qui vont suivre, il est utile de se souvenir de leur chronologie.

### Le chronologie d'une semaine dramatique

Le 13 juin 1940 le général Sir Allan Brooke est arrivé à Cherbourg. Churchill a donc tenu parole. Les choses se présentent de plus en plus mal. A dire vrai, la situation est désespérée : Paris est contourné,

une brèche s'est ouverte dans le dispositif français entre Evreux et Pacy-sur-Eure. Guderian et ses blindés roulent vers Dijon et le commandement français implore en vain l'allié britannique d'amener en France un plus grand nombre d'escadrons de chasse, la supériorité allemande étant partout écrasante, et la chasse française du général Vuillemin, quasi exsangue. Le 14 juin le général Allan Brooke se présente au GQG de Briare dès 08.00 h. du matin. Le nouveau commandant des formations anglaises en France a aussitôt des entretiens avec les généraux Weygand et Georges, commandant le front Nord Est. Cette entrevue donne lieu à la signature d'un protocole dont il résulte qu'en vue de la défense du « réduit breton » les troupes britanniques en voie de débarquement seront concentrées à Rennes tandis que celles encore en France, notamment dans les rangs de la Xme armée (qui a essayé en vain de reconquérir Abbeville) (Il s'agit des restes des divisions Evans et Baumann et de la 52 DI) resteront aux ordres du général Robert Altmayer qui les orientera vers la région du Mans pour faciliter leur jonction avec les divisions nouvelles encore à venir. Ce même jour Le Havre est tombé et le général Hartlieb hante la région de Caen et d'Alençon. Sa 5me division blindée s'approche donc dangereusement du fameux « Réduit ». Caen est à 369 km de Brest, Alençon à 49 km du Mans, or c'est dans cette dernière ville que le général Allan Brooke a fixé son QG. En cours de route, il a rencontré des fuyards de toutes armes, des véhicules de tous genres roulant vers le sud, des civils qui encombrement le réseau militaire etc. Or, l'entrevue de Briare ne l'a pas rendu optimiste. Les généraux Weygand et Georges lui ont fait comprendre que la réalisation, en fait l'improvisation d'un « Réduit Breton », est une idée née dans le cerveau des politiciens et non dans celui des stratèges, mais qu'il importe, dans un esprit de discipline et de loyauté, de mettre tout en oeuvre pour mener à bonne fin ce projet saugrenu. Pris de scrupules, Allan Brooke téléphone le soir même à son chef, le général Sir John Dill, chef d'état-major impérial et lui décrit la situation. Il la considère comme désespérée. Jeter de nouvelles forces dans la bagarre, c'est les lancer dans un tonneau des Danaïdes. En pure perte pour tout le monde. Sir John contacte aussitôt le Premier Ministre. Celui-ci, faisant preuve d'un réalisme bien britannique, - un fait vaut plus qu'un lord maire, - autorise le réembarquement des troupes à peine débarquées. Le général Allan Brooke, immédiatement informé, se rend compte de l'importance de la décision et de l'influence qu'elle peut avoir sur les relations franco-britanniques, il prend l'initiative de téléphoner lui-même au Premier Ministre. Celui-ci confirme sa décision et dégage le général Brooke de ses obligations à l'égard du commandement français. Cette mesure, - qui provoqua la plus grande indignation au GQG français, - allait encore permettre aux Anglais d'évacuer 136.000 hommes et 310 canons. Le 15 juin à l'aube Sir John Dill prévient le général Georges de ce dégagement absolument inattendu.

### Les Belges et le Réduit Breton

Entretiens, que se passe-t-il du côté de la 7 DI belge en refonte dans la région de Malestroit (ancienne ville fortifiée à 16 km de Ploërmel) ? Nous devons à l'obligeance de M. Jean Vanwelkenhuyzen, directeur du Centre de recherches et d'études histo-



riques de la seconde guerre mondiale, d'avoir pu prendre connaissance d'extraits du rapport établi par le général Van Daele sur le rôle de la 7<sup>me</sup> division d'infanterie belge en France. Une division dont on a beaucoup parlé et dont les chefs se situèrent au premier plan de la scène militaire. Cette grande unité, réunissant le 2<sup>me</sup> Grenadiers, le 2<sup>me</sup> Carabiniers et le 18<sup>me</sup> de ligne, occupait le 10 mai, sur le canal Albert le secteur névralgique dont le fort d'Eben-Emael et les ponts de Vroenhoven, Veldwezelt et Canne étaient la principale illustration. C'est sur lui que les envahisseurs s'acharnèrent à l'aube du jour qui vit l'invasion de la Belgique. La surprise aidant et la nouveauté des moyens mis en oeuvre, - songeons aux pionniers du lieutenant Mitzig venus en planeurs dans la nuit, - eurent tôt fait d'étriller et de désarticuler la division qui, après des combats sans merci, fut envoyée en France pour se reconstituer. La 7 DI initialement commandée par le général Michiels, ce dernier au moment de la disgrâce du général Van den Bergen en janvier 1940, fut nommé chef d'EMGA et c'est le général Vantrooyen, ancien sous-chef d'EMGA qui prit sa place. Il fut durement éprouvé par les malheurs de sa division qui, en juin à Maestroit se trouvait aux ordres du général Van Daele. Le 13 juin 1940 le précité reçut la visite du capitaine d'état-major français Langlois, adjoint au général René Altmayer, qui l'informa de sa mission au sein du « Réduit Breton ». Il s'agissait en ordre principal de contribuer aux travaux d'organisation du terrain, dans les environs de Rennes. Le Général Van Daele, soucieux de commander à des combattants et non à des terrassiers eut beau rappeler que la division était en voie de restructuration et les hommes à l'entraînement afin de réaliser leur reprise en mains. Rien n'y fit. L'autorité française n'avait pas le choix. Les impératifs du moment dictaient leur décision d'autant plus que la division, faute d'armement et d'artillerie, faute de munitions et de services, n'était pas en mesure de monter au combat. Le 14 juin, le commandant français Dampierre apporte de nouvelles directives. Les Belges travailleront dans le secteur de Redon et recevront des instructions du général Lebleu commandant la place de Vannes. Le 15 juin 2400 hommes des bataillons de renfort quittent la région de Ploërmel vers Auray et St. Nazaire. Le 16 juin les événements se précipitent une fois encore : le gouvernement Reynaud est remplacé par le gouvernement Pétain. Ce dernier décide aussitôt de demander les conditions d'armistice à l'intervention de M. de Lequerica, ambassadeur d'Espagne. Le même jour une réunion a lieu au cabinet du ministre belge de la Défense Nationale à Poitiers. Outre le ministre (lieutenant général Denis) et son chef de cabinet le colonel BEM Gilbert, les généraux Pouleur, de Selliers de Moranville, Legros et Van Daele y assistent. Le ministre déclare notamment : 1. que la décision a été prise de mettre tout en oeuvre pour que la plus grande partie de la 7 DI passe en Angleterre ; 2. que des bateaux belges et des bâtiments britanniques réunis par les autorités anglaises se mettront à la disposition de nos unités dans des ports bretons pour assurer leur évacuation vers les îles britanniques.

## Deux faits lourds de conséquences

Au moment où le général Van Daele rejoint son QG, que se passe-t-il par ailleurs ? Le 17 juin le général Rommel et sa 7<sup>me</sup> division blindée pour-

chasse les Anglais du général Marshall-Cornwall dans la péninsule du Cotentin. Il rivalise de vitesse avec son collègue du groupement Hoth, le général Hartlieb, commandant la 5<sup>me</sup> panzerdivision. Les rumeurs relatives à la demande de cessez-le-feu n'arrêtent en rien l'élan des Allemands. Au contraire, ils accélèrent leur avance partout où la défense fléchit. Rennes, capitale de la Bretagne est bombardée. Or un fatal malentendu vient compromettre la vigilance des derniers îlots qui résistent à l'envahisseur. Le maréchal Pétain a lancé par la radio un appel au peuple français dans lequel le vieux soldat déclare notamment : « Je me suis adressé cette nuit à l'adversaire pour lui demander s'il est prêt à rechercher avec nous entre soldats, après la lutte et dans l'honneur, les moyens de mettre un terme aux hostilités »... Des Français courageux et qui luttent encore estiment de bonne foi que le combat cesse et qu'il faut déposer les armes. Or il n'en est rien. L'amorce de négociations ne signifie point l'arrêt de la lutte. Aussi le généralissime s'empresse-t-il d'avertir les unités qu'il peut atteindre, que les opérations doivent être poursuivies avec la dernière énergie jusqu'à nouvel ordre c.à.d. jusqu'au moment où les conditions d'armistice seront connues et acceptées par le gouvernement. Mais le mal est fait. On imagine sans peine dans quel découragement une telle ambiguïté plonge le combattant, dont le moral à ce moment est au plus bas. Et ce n'est pas tout. Une décision politique, humanitairement compréhensible, mais militairement déplorable, est imposée au commandement. Voici dans quelles circonstances : lorsque M. Edouard Herriot, président de la Chambre et maire de Lyon, apprend que sa ville se trouve à portée des canons de la wehrmacht, il exige que la 2<sup>me</sup> ville de France soit déclarée « ville ouverte » comme ce fut le cas, le 11 juin pour Paris. Il obtient satisfaction. Cette mesure éveille les préoccupations électorales des parlementaires qui sont aussi maires de cités plus ou moins importantes. Des pressions sont exercées. Finalement tous les centres importants de plus de 20.000 habitants sont déclarés villes ouvertes. Les généraux protestent mais rien n'y fait. Comme les principaux points de passage des fleuves et des rivières se trouvent dans les villes, petites ou grandes, les dernières unités encore en ligne sont harcelées et contournées sans coup férir. La confusion est ainsi à son comble et, fait plus grave, l'Armée des Alpes du général Olry qui résiste victorieusement aux assauts des envahisseurs italiens, voit ainsi ses arrières directement menacés.

## Le sort des unités belges

Que devient, au milieu de cette effervescence qui à maints endroits, prend l'aspect du chaos, la 7 DI ? Le général Van Daele a envoyé son officier intégrant à Brest, non seulement pour assurer le ravitaillement de ses unités mais aussi pour glaner les informations de dernière heure. Son état-major est maintenant sans nouvelles et donc sans instructions du ministère de la défense belge qui fait mouvement de Poitiers à Bordeaux. Dans la nuit du 17 au 18 juin, le général Van Daele donne ordre de préparer pour le lendemain à l'aube le mouvement vers Brest et St. Nazaire. Mouvement difficile : les services français de contrôle de la circulation ont disparu. Il en résulte des encombrements qui rendent impossible la formation d'une colonne de marche pour l'ensemble divisionnaire.



L'acheminement se fera par unités scindées. Hélas le combat se rapproche. D'heure en heure des événements changeants compromettent la réalisation des projets initiaux. Le 18 juin une brèche meurtrière se creuse dans le Réduit Breton. Des éléments blindés pénètrent dans Rennes et capturent le général René Altmayer, commandant Bretagne, le général Guitry, commandant la Xme Région, le général Griveaud etc. La 5me panzer de Hartlieb a franchi la Vilaine à Châteaubourg et la 11me division motorisée du général Gruwell, le Couesnon à Antrain. Le 19 juin le général van Daele et ses éléments transportés sont arrivés à Pons à 97 km de Bordeaux et à 41 km de Royan. Par miracle il réussit à établir le contact téléphonique avec le commandant Bernard, du cabinet du ministre, installé à Fontenay. Il apprend que la décision d'embarquer la 7 DI pour l'Angleterre est annulée. Le gouvernement a décidé de rester provisoirement en France avec les troupes ( $\pm$  100.000 hommes) et les réfugiés ( $\pm$  un million)

### La conquête de Brest par la 5me panzerdivision

La capture du commandant du Réduit Breton sonne le glas de l'initiative du général de Gaulle : le 19 juin à 0700 les Allemands sont à Landivisiau ; à 1130 ils occupent Lesneven, à 1300 ils sont au Drennec, et à 1445 à Plabennec. De là le commandement allemand téléphone au Préfet Maritime, le vice-amiral Traub pour lui signaler que toute résistance est inutile. Et le bluff étant de rigueur en pareille occasion il annonce que cent avions sont prêts à bombarder la ville et le port de Brest. A 16h.15 des parlementaires se présentent à Plabennec. L'amiral Traub, aussitôt informé et après consultation des généraux Charbonneau et Picard-Claudel, du sénateur maire de Brest M. le Gorgeu, il décide de cesser la résistance. Il a non seulement épuisé ses moyens de défense et permis les destructions indispensables, mais aussi comme nous allons le voir, rendu possible un succès logistique comparable, sur le plan naval à celui de Dunkerque sur le plan des évacuations militaires.

C'est le 19 juin à 17h.50 que le préfet maritime signa l'acte de reddition en vue d'éviter des ruines inutiles à la cité brestoise et à la population, de vaines pertes en vies humaines. Les troupes allemandes faisaient leur entrée à Brest à 21h.30. La résistance qui s'était prolongée depuis plus de 24 h. après la diffusion des informations relatives à la demande d'armistice, avait permis à la flotte de guerre et de commerce de s'échapper et à la division Bethouart, berceau des futures divisions d'Afrique, de réembarquer in extremis. Le général lui-même put prendre place à bord du « Meknès » avec une grande partie de ses troupes, tandis que le général Charbonneau gagnait le « Mistral » en même temps que le vice-amiral Cayol chef du secteur de Brest. Un cerlier contingent de 2000 hommes dont un tiers de marins et quelques civils les accompagnaient.

### L'évacuation de la division Bethouart

Notre propos n'est point de rappeler par le détail les initiatives alliées en Norvège en 1940. Eu égard au rôle que joua la division Bethouart à Narvik, à sa brève aventure dans la presqu'île armoricaine, et à la place qui fut sienne dans la future armée

d'Afrique, il convient d'évoquer brièvement le sort agité que le dieu de la guerre réserva à ses unités où les légionnaires, polonais, tchèques, allemands et italiens ne manquaient pas. Ce sont des convois britanniques qui assurèrent le rapatriement des derniers échelons des troupes françaises de Norvège, au départ du port anglais de Greenock. Le premier convoi arriva à Brest le 14 juin à 16h.00 avec neuf mille hommes. Mais le deuxième convoi, parti plus tard, fut d'abord dérouté sur Quiberon car entretemps l'ennemi avait mouillé des mines magnétiques. Quand la passe était dégagée, le convoi fut ramené sur Brest où il arriva le 17 juin vers midi. Au fur et à mesure des débarquements, les unités prenaient leur place dans le Réduit Breton à hauteur de Lamballe et de Dinan. Occupation très précaire puisque la troupe ne disposait que de l'armement individuel. L'artillerie, les antichars etc. n'étaient pas encore à pied d'œuvre. Aussi, à peine en voie d'installation, les hommes durent se retirer précipitamment, leur position risquant d'être contournée par le Sud. Inutile de décrire longuement l'état d'extrême fatigue des hommes ballotés en mer et bousculés sur terre jusqu'à l'exténuation. Aussi, malgré le désir de l'amiral Traub de disposer de la division pour la défense même du camp retranché de Brest, le général Bethouart obtint-il l'autorisation de faire embarquer le gros de ses troupes. Deux compagnies seulement participèrent à la défense de Brest sous les ordres du général Charbonneau. Cette ultime arrière-garde devint prisonnière de l'ennemi au moment de la reddition.

### L'exode des bâtiments de guerre

C'est le 18 juin 1940 à 12h.12 que l'amiral ouest, comte Jean de Laborde, donna l'ordre à tous les bâtiments de guerre sur rade ou à l'emboisement de se préparer à faire mouvement. A 14h.10 l'Amirauté Française lui prescrivait de diriger le plus tôt possible la flotte de guerre vers le Maroc (Casablanca) ou le Sénégal (Dakar). Les bâtiments plus modestes mettraient le cap sur les ports du golfe de Gascogne. Les bâtiments en état de flotter mais non de naviguer seraient remorqués vers l'Angleterre tandis qu'un torpilleur et des avisos assureraient le plus longtemps possible des patrouilles dans l'Iroise avant de protéger le repli vers l'Angleterre. Les navires de commerce voyaient leur sort réglé suivant leurs capacités de navigation. Les uns, suffisamment approvisionnés, se dirigeant vers l'Afrique, les autres vers les ports de la Charente ou de l'Aquitaine. Pour la Marine Nationale, deux navires vedettes jouissant d'une grande notoriété se trouvaient en réparation. Ils devaient être sauvés à tout prix : le superbe cuirassé « Richelieu » et le prestigieux sous-marin « Surcouf ». Le « Richelieu » aux ordres du capitaine de vaisseau Marzin, avec à bord les élèves de l'Ecole Navale et de précieuses caisses d'or, réussit grâce à la compétence de ses officiers et au dévouement de son équipage, à gagner Dakar en même temps que le torpilleur « Fleuret », tandis que le contre-amiral Moreau, commandant les patrouilles de l'océan, à bord du torpilleur « Fougueux » escorté du « Frondeur », firent route pour Casablanca. Le « Surcouf » en grand carénage à l'arsenal, quitta Brest en catastrophe sous les ordres du capitaine de frégate Martin. Avec un moteur sur deux et des capacités de navigation réduites, il réussit lui aussi, le 18 juin, grâce à la maîtrise de son état-major et au courage de son



# NEPTUNUS

## info marine

nr. speciaal

4/1980

nr. spécial

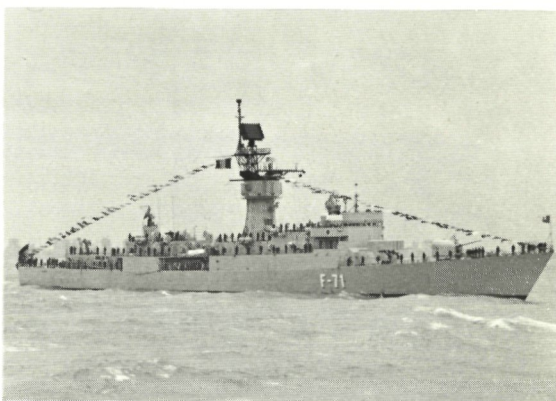
Vlootshow 1980  
in beeld



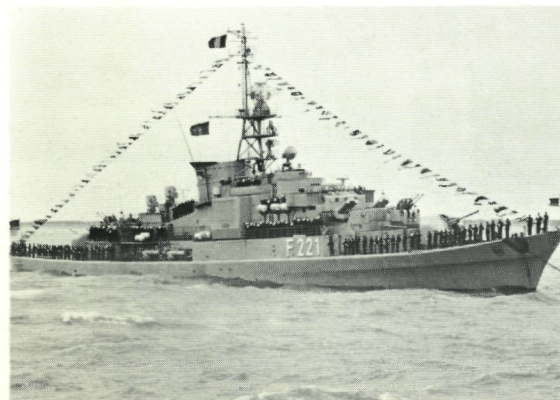
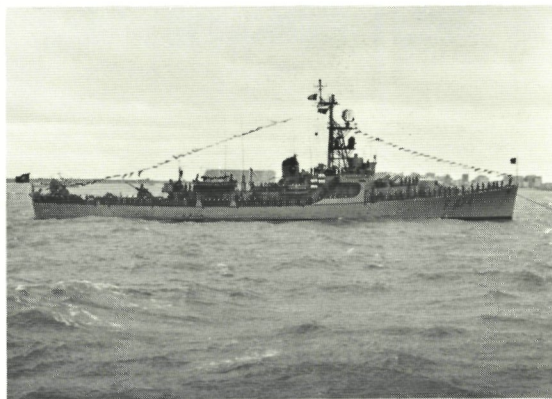
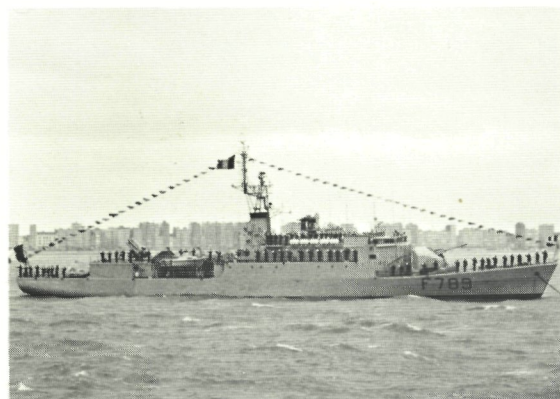
Parade navale 1980  
en images

















équipage, à gagner Plymouth. Au total 162 bâtiments de guerre et de commerce échappèrent à l'ennemi parmi lesquels deux cuirassés, cinq croiseurs, quinze sous-marins, cinq torpilleurs, deux contre-torpilleurs, dix avisos, neuf patrouilleurs, sept remorqueurs, sept dragueurs etc... Le sous-marin « Surcouf » était à l'époque le plus grand du monde (Puissance 7600 CV déplacement 3304 tonnes en surface 4318 en plongée, longueur 110 mètres. Autonomie 90 jours)

### L'opération « Catapulte »

Ouvrons ici une brève parenthèse pour rappeler que le Surcouf fut saisi par surprise dans la nuit du 3 juillet 1940 par des commandos anglais. Un officier français et deux britanniques furent tués au cours de cette opération qui vit la saisie de tous les bâtiments français dans les ports anglais. En février 1942 alors qu'il appartenait à la division de la division de la France Libre de l'amiral Auboyneau le sous-marin géant fut abordé dans la mer des Caraïbes - golfe du Mexique - par le cargo américain SS « Thomson Lykes » entraînant dans la mort 126 marins français dont le commandant de bord, le capitaine de frégate Blairon (En septembre 1951 un monument à la mémoire du « Surcouf » fut inauguré à Cherbourg en présence du général de Gaulle.

Ce même 3 juillet 1940 l'opération Catapulte allait endeuiller plus gravement encore la Marine Nationale. L'amiral anglais Cunningham reçut l'ordre d'attaquer par surprise la force française de l'amiral Gensoul mouillée à Mers-El-Kébir détruisant ou endommageant sérieusement les cuirassés « Dunkerque », « Provence », « Bretagne », le croiseur « Strasbourg », six contre-torpilleurs et un transport d'hydravions « faisant, - nous dit Raymond Cartier dans son ouvrage consacré à « La Deuxième Guerre mondiale », - en treize minutes 1300 tués et 350 blessés... des Bretons pour la plupart ». Cette tragédie à deux volets fut jouée à contrecœur par les marins anglais, mais exigée par le gouvernement qui estimait la destruction de la flotte française indispensable à la sécurité du Royaume Uni. En novembre 1942, l'amiral Cunningham déclarait à Georges Blond, officier de Marine et écrivain de talent, qu'il avait trouvé l'opération « Catapulte » « odieuse et stupide ». Odieuse, par les pertes en vies humaines qu'elle provoqua ; stupide en raison de la fragilité de sa motivation. Le même Georges Blond qui se trouvait aux côtés de l'amiral Cayol en Grande-Bretagne en juillet 1940 signale dans un livre consacré au maréchal Pétain, que Cayol, qui venait de Brest et se trouvait être l'officier le plus élevé en grade de la flotte, réfugié en Grande Bretagne « ne fit pas prendre les précautions secrètes de sabordages cestinées à empêcher l'ex-allié de se servir de ses navires » Ce n'est que le 27 novembre 1942 lorsque les Allemands envahirent la zone libre et pénétrèrent dans l'enclos neutre de l'arsenal de Toulon, que l'amiral comte Jean de Laborde ordonna le sabordage pour soustraire ses vaisseaux, non à l'ex-allié mais à l'ennemi... » Au total écrit Raymond Cartier « plus de 100 bâtiments d'un tonnage global de 230.000 tonnes ont péri au cours d'une nuit plus coûteuse que Trafalgar ». Ce douloureux sacrifice montrait combien l'amiral Cunningham avait raison de trouver stupide l'opération « Catapulte »...

### Les sabordages à Brest

Après cette anticipation revenons un moment aux marins qui s'affairent à Brest pour sauver l'essentiel du patrimoine maritime, et favoriser l'exode de la flotte. La compétence des chefs et le courage des hommes permettent des sauvetages inespérés. Il y eut hélas des bâtiments en grance réparation ou en carénage, qui ne purent échapper au plus ingrat des sorts. C'est ainsi que les sous-marins « Ouessant », « Agosta », « Achille » et « Pasteur » durent être sabordés le 18 juin à 1900 h. en présence de leurs équipages au garde à vous sur les quais et dans les chaloupes. Bretons pour la plupart et aimant leurs navires, l'émotion les étreignait. Beaucoup d'entre eux pleuraient. La même impitoyable consigne entraîna le sabordage du torpilleur « Cyclone », du bâtiment annexe de l'école navale « l'Etourdi », du patrouilleur « P.49 Mouette », du mouilleur de mines auxiliaire « Alexis de Toqueville » des dragueurs « AD 355 Roche Noire » et « AD 115 Flamant ». Les mines magnétiques eurent raison de l'avisos « Vauquois » et du remorqueur « Provençal ». L'évacuation de Brest les 18 et 19 juin c.à.d. au lendemain même de la demande par le gouvernement français des conditions d'armistice, fut le dernier en date des grands embarquements militaires. Commencés en mai dans les ports belges et français de la mer du Nord et de la Manche, ils s'achevèrent le 19 juin sur les côtes bretonnes. Pour beaucoup de marins la participation à la drôle de guerre depuis septembre 1939, aux opérations plus agitées en mai et juin 1940, n'allaient être que le prélude d'un drame dont les cent actes divers se joueraient encore pendant quatre ans sur toutes les mers et les océans du globe et notamment de la « Bataille de l'Atlantique ».

### La Bataille de l'Atlantique

Sur toutes les routes océanes et plus spécialement sur l'Atlantique sillonné par les convois de ravitaillement, les bâtiments de haute mer de l'amiral Raeder, et les sous-marins de Doenitz veillaient. Un récent ouvrage de Hughes Terry et John Costello ayant précisément pour titre « La Bataille de l'Atlantique » signale que la lutte maritime coûta aux alliés 30.284 morts et 2.603 navires totalisant treize millions et demi de tonnes, en outre 175 bâtiments de guerre engloutis dans les flots en même temps que les milliers de braves marins de leurs équipages. Côté allemand, les pertes ne sont pas moins impressionnantes : 784 U Booten perdus sur un total de 1.162 et 28.000 marins sur un effectif de 40.900... Morts glacés des mers nordiques empruntée par les convois vers Mourmansk, morts déchiquetés des mers chaudes parcourues par les pétroliers et hantées par les requins, morts solitaires à bord des chalutiers de pêche mitraillés par la Luftwaffe ou sautant sur des mines, morts groupés des convois marchands torpillés par les sous-marins ou canonnés par les corsaires, les gens de mer qui succombèrent au combat pendant cette longue tourmente de cinq ans méritent les mêmes croix de bois ou la stèle austère qui peuplent nos cimetières militaires où reposent dans la terre hospitalière les soldats morts au champ d'honneur. Mais pour recueillir les restes mutilés des marins immolés dans les rudes batailles navales, la profondeur des flots n'offre que des nécropoles anonymes. Il est juste dès lors que dans les ports d'où partirent



nos marins vers leurs destinées tragiques, il y ait pour les sauver de l'oubli, des messages du souvenir inscrits dans le marbre et le bronze... autant,

d'humbles témoignages de l'ampleur des sacrifices consentis...

Lt. Colonel hre(R) Paul EYGENRAAM

#### Bibliographie

**Raymond Cartier** « La seconde guerre mondiale » ;  
**Georges Blond** « Pétain, l'histoire me jugera » ;  
**Benoist-Méchin** « Soixante jours qui ébranlèrent l'Occident » ; **Général Weygand** « Mémoires : rappelé en service » ; **Contre-Amiral Duval et Maître Principal Dominique Lemaire** « Extraits d'archives de la Marine Nationale (Service Historique des forces armées françaises) » ; **Jean Vanwelkenhuyzen** « Extraits de rapports reposant au Centre de Recherches et d'études historiques de la seconde guerre mondiale » ; **Jean Verleyen** divers articles parus dans le périodique maritime Neptunus ; **Hughes Terry et John Costello** « La bataille de l'Atlantique ».

---

#### PRACHTIGE DAMESHALSDOEK

Deze werkelijk zeer mooie dameshalsdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halsdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 250 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad...

niet te lang wachten !!

In stock vanaf 15 december.



#### MAGNIFIQUE FOULARD POUR DAMES

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie.

Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 250 F + 25 F de frais de port.



# De zee en de kunst

## Henri LEHON

door Norbert HOSTYN, Lic. Kunstgeschiedenis

Wie vandaag de dag één van de vele prestigieuze kunsthandels in één onzer grote steden binnentapt en er vraagt om werk van Henri LEHON, zal wellicht niet terechtkomen. LEHON is immers één van die talloze kunstenaars uit het Belgisch vergethoekje, die voorlopig nog niet aan herwaardering toe zijn. Maar in zijn dagen, ten tijde van Louis VERBOECKHOVEN's debuut was dat, was hij net als zijn zopas genoemde kollega een gevierd marineschilder in eigen land. VERBOECKHOVEN & LEHON kunnen we de grote pioniers van de 19e eeuwse Belgische marineschilderkunst heten; VERBOECKHOVEN als een echte professioneel, LEHON als een eersterangs dilettant.

Het feit dat LEHON op een erg onbeduidende wijze vertegenwoordigd is in onze openbare collecties, zal niet vreemd zijn aan zijn totale eclips. Mogelijks gaan zij werken, voorzien van vervalste handtekeningen, tegenwoordig door als marines van meer gekende (lees duurder betaalde) meesters. Zo'n gebruiken zijn alleszins schering en inslag bij sommige knoeiers-antiquairs die in de «kunstcommerce» goud hebben gezien. In elk geval blijven LEHON's marines betrekkelijk zeldzaam. En dat kan alleen mijn vermoeden verstevigen.

x x x

Henri LEHON werd anno 1809 te Ville Pommeroeil in Henegouwen geboren. Over zijn afkomst en opleiding is me voorlopig niets meer geweten. Sommige elementen wijzen er op dat hij uit een zeer vooraanstaande familie stamde.

In elk geval doorliep hij een militaire carrière, als officier bij de Infanterie, later als lesgever aan de Militaire School te Brussel. LEHON publiceerde enkele studies over geologie, waarvan hier de titels :

1844 : Manuel d'astronomie, de météorologie et de géologie à l'usage des gens du monde

1854 : Recherches sur les crinoïdes du terrain carbonifère de la Belgique

1867 : L'Homme fossile en Europe.

Een zeer veelzijdig man dus ! Onwillekeurig gaan mijn gedachten naar August DE PELLAERT, tijdgenoot van LEHON, en ook iemand die een militaire carrière met een kunstenaarsloopbaan combineerde.

LEHON's debuut als kunstschilder was wellicht een deelname aan het Salon 1833 te Brussel. Hij stelde er 4 pastels tentoon : «Zeeslag», «Storm» en 2 «Marines». In die tijd woonde hij in de Goudstraat 21 te Brussel.

In het Salon 1836 was hij er weer bij met 1 olie-verf : «Schipbreuk nabij Fort Rouge voor Calais» en 2 aquarellen : «Stormachtige zee» en «Brik voor de kust». In het exemplaar der katalogus dat wij in handen kregen, stonden volgende prijzen genoteerd : respektievelijk 120 en 2 keer 100 fr. Ferme bedragen voor die tijd. De katalogus van het Salon 1836 vertelde me tevens dat LEHON toen Luitenant bij het 6e Linierregiment was en aan de Magdalenasteenweg 16 te Brussel woonde.

In zijn «Compte rendu du Salon d'exposition de Bruxelles 1836» had L. ALVIN een goeie kritiek voor LEHON over. De «Stormachtige zee» stelde een stoomboot voor, de haven verlatend onder een dreigend-donkere hemel. De aquarel «Brik op de kust» toonde een strand bij ebbe, met de brik en 2 sloepen wachtend op het tij.

Een voordeel bij marine- en landschapschilders is dat de titels van hun werken meteen ook een stukje biografie verraden : we weten waar ze zo allemaal geweest zijn. LEHON maakt daarop geen uitzondering. Tijdens het Brusselse Salon 1839 bewonderde het publiek zijn «Schipbreuk van de George King voor Bologne, 31 maart 1836» en de pastel «De loodsen».

Voor het schilderen der figuren had LEHON beroep gedaan op de kunstschilder L. HUARD. De salon-catalogi vermelden wel meer gevallen van samenwerking LEHON-HUARD.

In «La Renaissance», één van de zeldzame kunsttijdschriften uit die tijd vonden we een belangwekkende kritiek op LEHON's inzendingen terug. We geven ze hier in de originele taal weer :

« En Belgique, M. Lehon débute avec grand succès » dans le même genre. Les ouvrages qu'il nous a » montrés sous les n°s 342, 343 et 344, donnent » d'abondantes espérances. Mais il faut que cet » artiste se dépouille des souvenirs de Gudin, et





Schepen in een riviermonding

Brussel, K.M.S.K. van België (Copyright A.C.L.)

Deze prachtige aquarel is één van de twee werkjes van LEHON die zich bij mijn weten in Belgisch Openbaar Bezit bevinden. Alhoewel niet getuigend van een zeer persoonlijke visie bekoort deze mariae toch door zijn sfeerschepping: zorgvuldig bestudeerde wolkenpartij en lichtwerking, kalm water, bijna windstil... Al deze kwaliteiten bewerkstelligen het verstilde romantische karakter van de voorstelling.

» qu'il cherche à voir la nature par ses propres yeux. Il a trop de talent pour être imitateur, assez pour prendre un rang distingué parmi les bons peintres de marines...».

Ondertussen was LEHON's adres sinds 1839 Wildevoudstraat, 5, in de schaduw van de Sinte-Goedelekerk, de straat gekend voor de hoofdzetel van de Nationale Bank van België.

Te Antwerpen toonde hij in 1840 drie nieuwe marines:

«Normandische vissers ontmoeten drenkelingen op zee, tijdens een storm» (samen met HUARD), «Een luchtspiegelingseffekt nabij Oostende waargenomen» en «Zonsondergang op zee».

Een aankoop vanwege het Hof betekende steeds een blijk van officiële waardering voor een kunstenaar. Rond 1842 kocht Leopold I een «Schipbreuk op de Oceaan» van de meester. Het werk was tijdens het Brusselse Salon van 1842 te zien. Ook deze keer was de stoffage van HUARD. De katalogus verstrekke nadere gegevens over het schilderij: «...een vlot met 8 drenkelingen op, in de verte een schip dat hoop op redding biedt. Een haai wachtend op zijn prooi». Wie denkt bij dat alles niet aan GERICAULT's «Radeau de la Méduse»?.

Te Brussel waren dat jaar nog 2 andere inzendingen van LEHON aanwezig: «Einde van een windvlaag» en «Het strand van Oostende met het wrak van de City of Edinburg». Dit werk werd aangekocht voor de tombola en gewonnen door de heer BIGOT uit Vertueil. LEHON's inzendingen werden met een zilveren medaille bekroond. Ook over deze schilde-

rijen berichtte de criticus van «La Renaissance»: «M. Lehon est un peintre de marines, dont les ouvrages prouvent un grand progrès, non seulement dans la consciencieuse étude du mouvement de l'eau, mais encore dans la couleur. Nous avons étudié, depuis quelques années, la marche que suit cet artiste, et chaque salon, où ses ouvrages sont montrés, a été pour lui un pas en avant dans la carrière. Cette fois, le voici avec trois tableaux. Le premier et le plus important est intitulé Détresse sur l'Océan et représente une mer profondément remuée par une tempête qui enfin s'apaise et couverte d'un ciel lourd qui qui commence à s'éclaircir. Quelques naufragés, qui se sont sauvés sur un radeau, luttent contre la mort; tandis qu'une voile apparaît à l'horizon comme l'espérance. Un ciel bien étudié et rendu avec vérité, des eaux pleines de mouvement et de vie, si nous pouvons le dire, enfin une couleur d'une harmonie presque sinistre, telles sont les qualités qui se font remarquer dans cette toile. Ajoutons que le pinceau est gros et le faire large sans être lâche. Ce tableau classe M. Lehon parmi nos meilleurs peintres de marines. Les petites figures sont de M. Huard. On doit louer le sentiment avec lequel elles sont conçues et l'esprit avec lequel elles sont dessinées».

Drie jaar later vinden we LEHON in het Brusselse Salon terug met nog twee romantische titels: «Schipbreuk bij zonsondergang» en «Ingang van een Hollandse haven bij storm». In zijn «Salon de 1845. Revue critique de l'exposition nationale de Bruxelles» sprak Ch. YORICK zeer lovend over LEHON's 2 ingezonden schilderijen. Hij maakte alleen voor-



behoud voor het rode coloriet van de «Schipbreuk» dat hij té overdreven vond.

Zijn inzendingen voor het Brusselse Salon 1848 droegen minder bewogen namen. Wellicht ging dit gepaard met een voorzichtig overschakelen naar meer realistische onderwerpen: «Studie van de avondschemering», «Dover bij nacht», «Vertrek uit de haven», «Garnaalvanst te Oostende» en «Smokkelaars verjaagd op de Engelse kust». Laatstgenoemd werk maakt deel uit van de verzameling van Gravin LEHON.

Overlopen we nu eens vlug de zeer gevarieerde titels van LEHON's marines uit de vijftiger en zestiger jaren:

1851 - Salon te Brussel:

- Het strand bij avondval
- Een redding
- De Thames
- Nabij Oostende - studie
- Schipbreuk van een stoomschip

1852 - Salon te Antwerpen:

- Een lichteffect nabij Hastings
- Schipbreuk van een stoomschip

1854 - Salon te Brussel:

- Pontons te Portsmouth
- Ingang van de Oostendse haven bij storm
- Wrakstukken
- Het kanaal te Slykens

1855 - Salon te Antwerpen:

- Zicht bij Ambleteuse
- Het Oostendse strand bij regenweer
- Cap Gris-Nez gezien vanuit Audricelles

1857 - Salon te Brussel:

- Storm van 13 juni 1855
- De kusten van Ambleteuse (Wimereux & Boulogne)
- Strand te Oostende bij regenweer

1860 - Salon te Brussel:

- Het strand te Boulogne
- Schipbreuk

Ondertussen was LEHON omstreeks 1852 in de nieuwe, chieke Leopoldwijk te Brussel gaan wonen: Rue de Commerce 17, later 53.

Kunstschilder Henri LEHON overleed te San-Remo in 1872. De inboedel van het atelier werd pas op 18 mei 1893 te Antwerpen geveild. Onder de aangeboden werken ondermeer een «Staketsel van Oostende tijdens een rukwind».

In mijn inleiding schreef ik al dat LEHON in de Belgische musea nooit aan zijn trekken kwam. We kunnen van hem enkel een aquarel vermelden in de Kon. Musea voor Schone Kunsten van België te Brussel, en een tweede aquarel (1835) in het Prentenkabinet van de Kon. Bibliotheek Albert I.

Nu reeds in uw agenda noteren !!!

A inscrire sur vos tablettes !!! (dès maintenant)

## 15<sup>e</sup> Galabal Zeemacht

## 15<sup>ième</sup> Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE - KURSAAL

A OSTENDE - KURSAAL

### Op 6 februari 1981

### Le 6 février 1981



# BOELWERF

**N.V.**

**TEMSE**

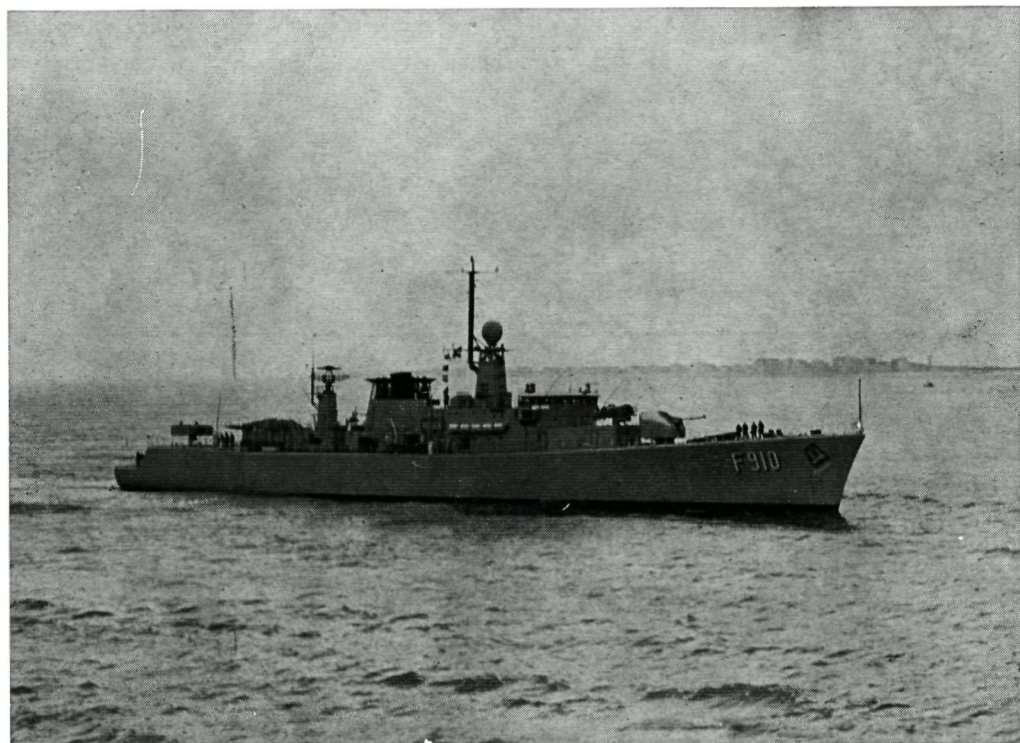
**S.A.**

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

TELEGR.

BOELWERF-TEMSE



**ZEESCHEPEN TOT 180.000 TON DW.  
NAVIRES DE MER JUSQUE 180.000 TONNES DW.**

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-  
wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnvegers en van de twee fregatten**

**E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».**

**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du  
garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des  
deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».**



# Postzegelnieuws

## Lijnschepen en filatelie

door Eerste Meester Chef A. Jacobs

In de tijd dat de superlijnschepen nog dagelijks de krantenkoppen haalden en hun afmetingen en snelheid hen tot symbolen van trots maakten; en de passagierslijsten met hun beroemde en beruchte namen, de rijkeluis-suite enz... de massa fascineerden, waarvan het merendeel nimmer een lijnschip zou aanschouwen laat staan er op varen, bleven de minder snelle, of kleinere passagiersschepen onopgemerkt in de schaduw van hun illustere zusters. Nochtans is er een groot aantal van deze schepen afgebeeld op postzegels. Eén van de meest elegante lijnschepen die ooit de Noordatlantische Oceaan overstaken is wel de Aquitania. In 1914 in dienst gesteld en doelbewust ontworpen als een luxueus, comfortabel schip met een matige snelheid, werd zij veertig jaar lang succesvol geëxploiteerd. Op dit schip werden de meeste van de 1998 derdeklasspassagiers ondergebracht in hutten met twee en vier kooien. Het is vanzelfsprekend dat het interieur van de eerste klasse aan boord van de Aquitania zich kon meten met alles wat er op dat ogenblik bestond. Spreekwoordelijk in dit verband is wel de Palladiumlounge die men de meest elegante zaal te water noemde. Ze werd in 1915 ingezet als hospitaalschip. Tijdens de Tweede Wereldoorlog deed zij dienst als troepentransportschip. De oude Aquitania was de enige vierpijp die de Tweede Wereldoorlog overleefde. (België Yv. nr. 297)



Yv. 297

Hoewel het grootste deel van het passagiersvervoer tussen Europa en het Amerikaanse continent via havens in de Verenigde Staten liep, is er altijd een vrij omvangrijk verkeer geweest tussen Europa en Canada, en hier moeten we het grote Anglo-Canadese concern noemen, de Canadian Pacific Railway Company en haar dochteronderneming de Canadian Pacific Steamship LTD. De eerste transcontinentale

trein uit Montreal bereikte de kust van de Grote Oceaan in 1866, en de directie van de spoorweg was onmiddellijk geïnteresseerd in een stoomvaartlijn voor het vervoer over de Grote Oceaan naar Yokohama. Deze dienst vroeg om snelle schepen en om die te bouwen had men de steun nodig van de regering. Drie snelle stoomschepen werden besteld en weldra waren de witte rompen en gele schoorstenen tot aan de Tweede Wereldoorlog een vertrouwd beeld op het noordelijk gedeelte van de Grote Oceaan. De zusterschepen Empress of India, Empress of China, en de Empress of Japan (Hong Kong Yv nr. 162) hadden een klipperboeg en zagen er heel aantrekkelijk uit. In 1902 vormde de Noordduitse Lloyd een compagnonschap met Morgan, maar behield haar autonomie. De maatschappij werd nu geleid door Wiegand. Hij had een vast vertrouwen in snelle schepen en was niet gesteld op zeer grote lijnschepen. Daarom bouwde hij middelgrote schepen; zijn grootste schip van vóór de Eerste Wereldoorlog was de George Washington van 24.000 ton die tussen Bremen en New York voer: Tot de komst van de Columbus, na de oorlog, bleef de George Washington de grootste Lloydstomer. (Liberia Service Yv nr. 38). Aan het eind van de oorlog zat de Amerikaanse regering met een grote vloot Duitse lijnschepen waaronder de George Washington. Het merendeel van deze schepen was in de jaren na 1917 gebruikt als troepentransportschepen en er waren kostbare verbouwingen nodig om ze weer geschikt te maken voor de passagiersvaart. In 1902 was Cunard twee overgangsschepen aan 't bouwen: de Caronia en de Carmania. De Carmania, 19.500 ton, werd uitgerust met een turbine-machine. Bij het uitbreken van de oorlog werd de Carmania in Liverpool omgebouwd en voerde zij 4,7 inch kanonnen. Op 14 september 1914 raakte het schip slaags met een ander bewapend lijnschip, de Cap Trafalgar van de Hamburg-Süd Amerika Line. De Duitser moest het onderspit delven (Gibraltar Yv nr. 186).

De maatschappij die bij de reizigers uit de Verenigde Staten en Engeland als de Franse Lijn bekend stond, werd in 1855 gesticht door de gebroeders Emile en Isaac Pereire, met steun van de Franse regering, die verontrust was door de zwakte van de Franse handelsscheepvaart. In 1885 was zij één van de sterkste lijnen op de Noordatlantische Oceaan. Na de Eerste Wereldoorlog voerde de Franse





Yv. 186

lijn de Paris van 1919 één der favorieten van de Noordatlantische vaart ten tonele. Op 19 april 1939 lag de 34.500 ton metende Paris in Le Havre toen er aan boord brand uitbrak. De Paris had daarvoor, in augustus 1929, al een brand overleefd. Er werd zoveel water aan boord gepompt dat het schip slagzij maakte naar bakboord en tenslotte langs haar ligplaats tot zinken kwam. Met de grote romp op haar zij verhinderde ze het uitvaren van de Normandier uit het droogdok precies achter de Paris, waar zij in reparatie was en de mast van de Paris moest er worden afgehaald om het andere schip mogelijk te maken langs zij te varen. Het uitbreken van de oorlog, zes maanden later, betekende dat het uitgebrande wrak tot 1946 bleef liggen. Inmiddels had de Europa ook nog schipbreuk geleden op het wrak van de Paris! (France Yv nr. 244).

De Columbus was een mooi passagiersschip van 32.500 ton die de Noordduitse Lloyd er na de Eerste Wereldoorlog terug bovenop moest helpen. Later werd zij herbouwd om het voorkomen van de Bremen en de Europa te verkrijgen. De geweldige schepen overheersten de Noordatlantische Oceaan tot aan het uitbreken van de oorlog in 1939. (Dantzig Yv nr. 248).

Toen de oorlog uitbrak bevond de Columbus zich op zee; het derde grootste schip van Duitsland was ingezet in de cruisevaart van New York naar de Caraïbische Zee. Zij deed een poging om naar huis te komen, maar ditmaal was het geluk met de Engelsen. Zij onderschepten de Columbus 300 mijl vóór de kust van Virginia en de Duitsers openden de buitenboordkranen en brachten het schip tot zinken, na het eerst te hebben in brand gestoken, om te voorkomen dat het door een Engelse Torpedojager zou worden ingerekend.

Na de Eerste Wereldoorlog liep door de economische crisis het Atlantisch passagiersvervoer terug, maar de produktie van superlijnschepen werd niet stopgezet. Eén van deze luxereuzen was de Conte di Savoia van 48.502 ton. Het interieur van de Conte di Savoia en haar zusterschip de Rex, waren de samenvatting van de Latijnse stijl en gratie. Het plafond van de grote konversatiezaal van de Conte zou niet hebben misstaan in de sixtiense kapel. Tot de oorlogsverliezen behoorden ook de grote Italiaanse passagiersschepen. De Conte di Savoia werd na enkele troepentransporten opgelegd in Venetië, waar Amerikaanse bommenwerpers haar op 11 september 1943 tot zinken brachten. (Italië Yv nr. 315).

Hoewel er geen grote Amerikaanse lijn op de Noordatlantische Oceaan was, wapperden de «Stars and Stripes» op andere zeeën o.a. op de schepen van de Matson Navigation Company, uit San Francisco, welke een vloot zeilschepen in vaart had

tussen Hawaï en het Amerikaanse vasteland. In 1908 nam deze compagnie het eerste passagiersschip in dienst waarbij de machines in het achterschip waren geplaatst. Dra volgden andere van deze schepen, allemaal met gele schoorstenen met blauwe bovenkant waarop de «M» van Matson was aangebracht. In 1927 werd de kleur van de rompen van de vloot veranderd van bruin naar wit toen de Malolo, een schip van 17.000 ton, in vaart kwam, die nu nog geregistreerd staat als het Griekse cruise-lijnschip de Queen Frederica. (Griekenland Yv nr. 635).

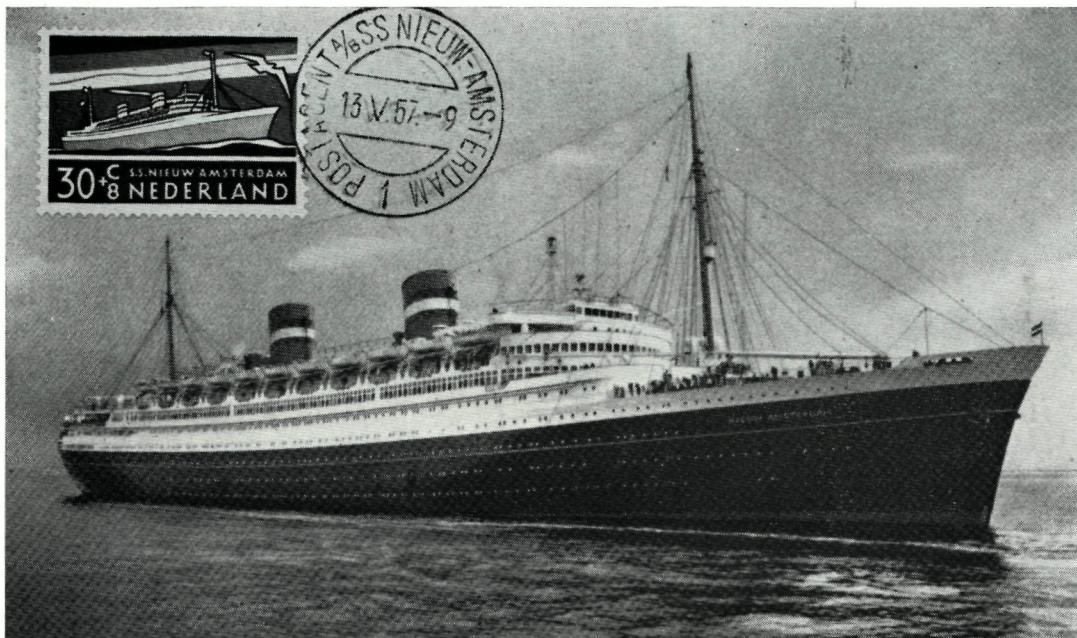
Eén van de eerste, grote, moderne lijnschepen die na de Tweede Wereldoorlog uit de vaart werden genomen was de oude Franse favoriet Ile de France. In 1958 was het tweeëndertig jaar oud toen het door de Franse Lijn verkocht werd aan een Japanse scheepssloperij in Osaka. Roemloos einde van wat eens één der grootste favorieten aller tijden was op de Noordatlantische Oceaan. De Ile was een prachtig schip met een welverdiende reputatie van voortreffelijkheid. «Kenners» waren graag bereid een week langer te wachten om met haar de overtocht te kunnen doen. De technische staf deed beroep op dertig topontwerpers uit Europa en hun werk was een weerspiegeling van die tijd. Alhoewel zij weinig indruk maakten op de oudere generatie werden de jongeren, vooral diegenen die wensten tot de avant-garde te worden gerekend, aangetrokken door het nieuwe schip. Het was ook het eerste schip met een Rooms-katholieke kapel aan boord. (Canada Yv nr. Express 3)

In 1938 kwam Cunard met de Mauretania II op de proppen, een prachtschip dat tijdens de Tweede Wereldoorlog vooral als troepentransportschip dienst deed. Het was één van de weinige, grote lijnschepen die de wereldbrand overleefden. (Kaap Verdische Eilanden Y nr. 343).

Koninklijk beschermheerschap is belangrijk voor een scheepvaartmaatschappij. Het kwam dan ook goed uit voor de Holland-Amerika-lijn toen koningin Wilhelmina zorgde voor een veilige tewaterlating van de Nieuw Amsterdam (36.000 ton) op 10 augustus 1937. Het schip was meer dan dertig jaar een favoriet op de Atlantische Oceaan. Het schip was zo populair bij het Nederlandse volk, dat een poging om haar in 1968 voor de sloop te verkopen, luide protesten van het publiek uitlokte. Het slopen kon worden uitgesteld en slechts in 1974 besloot de Nederlandse Holland-Amerika-lijn haar naar een sloper te doen. Dit lijnschip begon haar bestaan als troepentransportschip tijdens de Tweede Wereldoorlog en ging pas aan het einde van de oorlog haar burgerrol vervullen. Ter ere van de verzetsbeweging van 1940-45 werd door Nederland een postzegel die de Nieuw Amsterdam II als troepentransportschip toonde. (Nederland Yv nr. 430 + 670).

Het gigantisch passagiersschip Queen Elisabeth van de Cunard Line dat tijdens een kwart eeuw van oorlog en vrede de Noordatlantische Oceaan bevaren had, was één van de grootste mechanische scheppingen van de mens. Met haar 83.673 bruto register ton was de Queen Elisabeth het grootste schip dat ooit van een scheepswerf kwam tot het einde van de jaren zestig. Haar grootte werd slechts overtroffen door enkele mammoettankers. De Queen Mary en de Queen Elisabeth moesten het passagiersvervoer domineren tussen Europa en de Vere-





nigde Staten. Beide schepen waren meer dan 335 meter lang en konden meer dan 30 knopen lopen. Evenals de Nieuw Amsterdam begon de Queen Elisabeth haar carrière als troepentransportschip. Zij maakte in 1946 haar eerste oversteek van de Atlantische Oceaan in vreedstijd. De Noord-Atlantische luchtvaart stond nog in de kinderschoenen en de twee Queens voeren met volgeboekte passagierslijsten en maakten reis na reis. In de winter van 1965 kwam er een einde aan deze overvloed van passagiers. De Queens verloren elk £ 8000 per dag op de Noord Atlantische Oceaan. Dergelijke economische waanzin kon nieuw eeuwig voortduren en op 8 mei 1967 kondigde Cunard het uit de vaart nemen van beide Queens aan. De wereld merkte nauwelijks iets van het verdwijnen van de schepen. In 1972 werd de Queen Elisabeth herdoopt in Seawise University, die door brand verwoest werd in de haven van Hong Kong. (Bahamas Yv nr. 198).

De P en O Line, soms de «Cunard van het Oosten» genoemd, overheerste de vaart op Indië en Australië tijdens de hoogtijdagen van het Britse Rijk. Na de Tweede Wereldoorlog was ook voor de P en O Line de wereld sterk veranderd. Emigrantentransport werd renderend tussen Europa en Australië. Nieuwe schepen speciaal gericht op dit transport werden gebouwd. Een typisch voorbeeld was uit 1954 de Iberia (29.700 ton). De schepen moesten groot en snel zijn om met de luchtlijnen te kunnen concurreren. (Hong Kong Yv nr. 230).



Yv. 230

Aan het begin van de jaren zestig werden er passagiersschepen uit de vaart genomen in een tempo van tien of meer per jaar, maar de maatschappijen gaven zich niet zomaar gewonnen en er verschenen enkele nieuwe schepen, toen commercieel sukses onwaarschijnlijk leek.

In 1962 kwam de Franse lijn om de Franse traditie hoog te houden eindelijk met een waardige opvolgster van de Normandie: de elegante France, een snel schip dat bij de proefvaart 35,2 knopen haalde. Maar zij was te laat op het toneel verschenen. Halverwege de jaren vijftig hadden de snellere groeiende luchtvaartlijnen reeds meer dan 60 % van alle passagiers die de Atlantische Oceaan overstaken weggekaapt. De France, in zeer sterke mate een prestigeobject van de Franse regering, had voortdurend staatssubsidies nodig en toen die in 1974 werden ingetrokken besloot men uiteindelijk haar uit de vaart te nemen. (Senegal Yv nr. 285).



Yv. 285

In 1960 werd door de P en O Line nogmaals een poging gewaagd met een nieuw schip, de «Oriana», 41.914 ton. Goed voor 28 knopen en met plaats voor 646 eerste klasse passagiers en 1946 passagiers in de toeristenklasse. (Fidji Yv nr. 244).

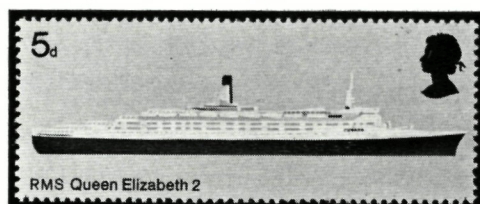
«Ik doop dit schip Queen Elisabeth the Second. Moge God haar en iedereen die er op vaart zegenen.» Met deze woorden doopte Koningin Elisabeth II van Groot-Brittannië op 20 september 1967





Yv. 244

de QE2. Zij was het laatste grote lijnschip dat gebouwd werd en hedentendage worden er door de maatschappijen slechts passagiers/auto-veerschepen en middelgrote speciaal voor cruises gebouwde schepen besteld. De QE2 die in 1969 in bedrijf kwam en nog steeds het grootste passagiersschip van de wereld is doet nog elke zomer een Noordatlantische cruise. (Engeland Yv nr. 549).



Yv. 549

Ook de Home Lines waagde het nog een schip te bouwen dat speciaal voor de cruisevaart was bestemd. De Oceanic heeft midscheeps een enorm met glas overdekte lido en is een succes op de Amerikaanse cruisemarkt. (St Vincent Yv nr 354).



Yv. 354

Ook Rusland laat zich de laatste jaren niet onbetuigd. Dit land wil immers de grootste zeemacht ter wereld worden en in die optiek past het in dit late stadium het in vaart brengen van de lijnschepen, zoals de Ivan Franco (DDR Yv nr. 1386; Rusland 3406) en haar zusterschip de Alexander Pushkin (St Vincent Yv nr. 355).



Yv. 1386

De luxe en dienstverlening werden tot de hoogste verfijning gebracht in de Raffaello van 1965, een luxeschip van 45.000 ton. Dit schitterend witte schip was slechts een kort leven beschoren als passagiersschip, want in 1975 had de Italia-lijn alle passagiersdiensten opgedoekt (Gibraltar Yv nr. 192).



Yv. 355



## De tijd op zee

Opmermeester J.B. DREESSEN

Op zee is net als elders de tijd een kostbaar iets. Niet alleen om te weten of het nu koffietijd of rust is of wanneer men de wacht op moet, maar vooral als basisgegevens bij het bepalen van de vaart en als voornaamste element van een astronomisch bestek.

Op zichzelf is tijd een van de primitiefste begrippen. Wanneer we aannemen dat de tijd voorbijgaat en dat twee identieke fenomenen eenzelfde tijdsverloop hebben, komt men tot de idee van de gelijke tijdsduur en de meting ervan. Chronometers, uurwerken en horloges zijn in onze tijd, dank zij hun weergave van een opeenvolging van korte bewegingen van korte duur, de apparaten bij uitstek voor het meten van de tijd. Ze zijn echter zeer jong in de geschiedenis van de mensheid. De tijd bepalen en eens als hij bepaald is hem behouden is dan ook sedert de vroegste tijden een van de grote bekommernissen geweest van de zeevaardenden.

Alvorens de middelen te onderzoeken die de navigators sedert de vroegste tijden gebruikten om het probleem van de tijd op te lossen, is het misschien nuttig enkele elementaire notities in verband hiermee in herinnering te brengen.

Het is niet moeilijk te onderkennen dat er voor het meten van de tijd drie natuurlijke eenheden zijn: DAG, MAAND en JAAR.

De wisseling van de dag en de nacht heeft zonder twijfel het ritme van de activiteit en rust gedurende duizenden jaren lang vast in het menselijk leven geprint. De dag is hierdoor als het ware het uitgangspunt van de tijdmeting geworden.

Voorheen waren ook de maanverlichte nachten voor alle volkeren van groot belang. Men kon de fazen van de maan tot op de dag vaststellen en de tussentijd tussen twee gelijke fazen, de SYNODISCHE maand, geeft een te overzien aantal van afwisselend 29 en 30 dagen. Zo is het begrijpelijk dat in de meeste kalendersystemen de maand een belangrijke rol als tijdseenheid heeft gespeeld en nog speelt. In het leven op midden- of hoge geografische breedte is de wisseling van de jaargetijden zeer duidelijk voelbaar. In de subtropische streken van de oude kultuurlanden is de wisseling van de daglengte onbetekenend, de hoogte van de dagboog van de zon minder indrukwekkend en daardoor ook het

jaarritme in het natuurgebeuren minder duidelijk. Het jaar is daarom niet overal een even vanzelfsprekende natuurlijke tijdseenheid als op onze breedte en men onderschat gewoonlijk de moeilijkheden die bij de vaststelling van een geregelde betrekking tussen lengte van jaar, maand en dag waren te overwinnen. De aarde draait net als de andere planeten rond de zon, waarbij ze in ongeveer 365  $\frac{1}{4}$  dagen een baan langs een grootcirkel - de ECLIPTICA - beschrijft. Het vlak van de AARDEQUATOR - EVENAAR - snijdt de hemelbol in een andere belangrijke grootcirkel, de HEMEQUATOR - HEMEVENAAR. - Deze kruist de Ecliptica in twee diametraal tegenover elkaar liggende punten die EQUINOXIAALPUNTEN - NACHTEVENINGSPUNTEN - worden genoemd. Het Equinoxiaalpunt waarin de zon bij haar schijnbare beweging de hemelequator van het zuiden naar het noorden snijdt, heet LENTEPUNT. Dit lentepunt is een gedenkwaardig punt op de hemelbol. Het wordt reeds duizende jaren door de astronomen als het belangrijkste uitgangspunt voor de tijdmeting gebruikt.

Al deze tijdsduren; jaren, seizoenen, maanden, dagen en hun onderdelen regelt men in functie van bewegende en vaste sterren. Doordat de mens zijn eerste notitie van tijdseenheid kreeg door de dagelijkse terugkeer van de zon en gezien de invloed van de zon op het dagelijkse leven, werd in eerste instantie de waargenomen zon als ruimtelijk referentiepunt gekozen.

Het tijdsverloop tussen twee opeenvolgende doorgangen van de zon door de meridiaan van eenzelfde plaats noemen we een ZONNEDAG. Deze zonnedag is de WARE ZONNETIJD en de passage door de meridiaan van een waarnemer noemt WARE MID-DAG.

We noemen STERREDAG de tijdsinterval twee opeenvolgende doorgangen van eenzelfde ster door de meridiaan van een bepaalde plaats.

De zonnedag is iets langer dan de sterredag. Dit is als volgt te verklaren. Wanneer men de zon beschouwt op het ogenblik van haar doorgang door de meridiaan dan bemerkt men na de tijdsduur van één sterredag dat terwijl de aarde een volledige omwenteling rond haar as maakte de zon zich schijnbaar iets verder verplaatste op de Ecliptica. Hierdoor moet ook de aarde iets verder door draaien alvorens



de zon weer in dezelfde meridiaan komt te staan wat de zonnedag ongeveer 4 minuten langer maakt dan de sterredag.

De tijd gegeven door de zon loopt niet lineair, omdat de zon niet op de equator, maar ongelijkmatig langs de ecliptica beweegt.

Teneinde tot een lineair tijdsverloop te komen heeft men een fictief hemellichaam ingevoerd, de MIDDELBARE ZON, die met een eenparige snelheid langs de equator beweegt.

Het verschil tussen de WARE ZONNETIJD en de MIDDELBARE ZONNETIJD noemen we de TIJDSVEREFFENING. De tijdsvereffening is nul op 15 april, 19 juni, 1 september en 25 december, bereikt een maximum positieve waarde van 14 minuten op 12 februari en 6 minuten op 27 juli en een maximum negatieve waarde van 4 minuten op 14 mei en 16 minuten op 3 november. In verband met de jaarrekening kan dat wel eens van datum verschillen. In de nautische almanakken is voor iedere dag de grootte van de tijdsvereffening vermeld.

Kiest men als referentiepunt de plaatselijke of lokale meridiaan dan spreekt men van PLAATSELIJKE of LOKALE TIJD, waarbij elke geografische lengte haar eigen tijd zou hebben. Ter vereenvoudiging werd op een conferentie te Washington, in 1864, besloten tot het invoeren van de ZONETIJD, waartoe de wereld in 24 tijdzones werd verdeeld met telkens een uur verschil in middelbare tijd. De referentiemeridiaan van elke tijdzone is die welke geheel deelbaar is door 15°.

Een variatie op de zonetijd is de STANDAARDTIJD, welke door sommige landen wordt aangehouden uit praktische overwegingen en die niet altijd in overeenstemming is met de tijdzone waarin het land zich bevindt. Zo gebruiken wij in België als Standaardtijd, de MIDDELEUROPESE TIJD, ondanks het feit dat we in de tijdszone van Greenwich liggen. Maar voor al de verbindingen is het handiger dat wij aanleunen bij de andere landen in onze omgeving.

Tot hier enkele begrippen die ons het onderwerp beter doen situeren. Laten we nu terugkeren naar de tijd dat de zeeman, net als de landsman, er op uit was de periode tussen twee zonsdoorgangen in zijn meridiaan in meetbare perioden in te delen.

In geen enkel reisverhaal ter zee wordt melding gemaakt van WATERKLOKKEN die aan boord zouden gebruikt geweest zijn. De ZANDLOPER, het GLAS zoals hij in maritiem Nederlands wordt genoemd, daarentegen verschijnt vanaf de 14de eeuw aan boord van de schepen.

Hoe voordien aan boord de tijd werd gemeten blijft voorlopig nog een raadsel. Het is echter hoogstwaarschijnlijk dat de zeevarenden, gewoon aan het gebruik van ZONNEWIJZERS aan de wal, deze meenamen naar zee om bij gebrek aan enig ander middel het uur te bepalen.

Met uitzondering van de UNIVERSELE RING (een draagbare equinoxiale of equatoriale zonnwijzer) van WRIGHT, waren de meeste zakzonnwijzers echter weinig praktisch aan boord. Ze dienden in de meridiaan te worden gericht en moesten stabiel opgesteld worden, twee dingen die op zee moeilijk te

realiseren waren. De naar zee meegenomen zonnwijzers hernoemen waarschijnlijk slechts hun volle waarde als het schip een haven binnenliep. Noord-zuid georiënteerd en in een horizontaal vlak opgesteld lieten ze daar een normale aflezing toe.

De nachtelijke broer van de zonnwijzer was de NACHTWIJZER, ook NOCTURLABIUM of NOCTURNIAAL genoemd een koperen, houten of papieren instrument waarmee bij sterrelucht de lokale tijd kon bepaald worden. Men vond dit instrument aan boord van de schepen, naast de zonnwijzer, vanaf de 16de eeuw.

Het principe van de Nachtwijzer is gebaseerd op de wetenschap dat het verlengde van de lijn tussen de laatste twee sterren van de Grote Beer over de Poolster loopt en in het hemelruim in 24 uur een cirkel beschrijft. Wanneer men weet onder welke hoek de lijn door deze drie sterren op een bepaalde dag te middernacht staat kan men door de hoek hiermee te meten het lokale uur vaststellen.

Zandlopers of glazen zijn eigenlijk waterklokken die met zand in plaats van met water gevuld zijn. Twee conische reservoirs worden samengebracht of gehouden door draden en de verbinding tussen de twee wordt gemaakt met een plaatje waarin een gecalibreerd gaatje zit.

Het uiterst fijne zand dat er in voorkwam werd verkregen door eierschalen zeer fijn te kloppen. Veel vroeger nog werd hiervoor ook het poeder van zwart marmer gebruikt, dat niet minder dan negen maal gedroogd was.

Aan boord werden meestal glazen van een half uur gebruikt. Men draaide ze op de «top» van 's middags, dit is het ogenblik dat de zon haar hoogste stand bereikte en men de breedte berekende, en vervolgens telkens als ze doorgelopen waren tot de top van de volgende dag. Geleidelijk bracht dit het gebruik bij van het geven van een slag op de SCHEEPSBEL bij het draaien van het glas. En hieruit groeide het thans nog bestaande gebruik van het GLAZEN SLAAN, dat geschiedde in perioden van vier uur, de tijdsduur van een normale zeewacht. Op het eerste half uur van de wacht werd bij het keren van het glas, één «glas» geslagen. Vervolgens groeide het aantal slagen met één eenheid in elk van de daaropvolgende halve uren. Op de volle uren werden telkens dubbele slagen gegeven, terwijl de wacht om 0, 4, 8 en 12 uur telkens besloten werd met 4 dubbele slagen.

De nauwkeurigheid van de zandlopers voor de tijds-aanduiding was zeer relatief. Dit blijkt uit het relaas van een Frans eskader dat in 1703 ter hoogte van Spitzbergen dagenlang in een zware mist zat.

Aan boord van de schepen van dit eskader gebruikte men glazen van een half uur. Nu was het onder de roergangers van die tijd nogal eens de gewoonte het glas te keren voor het zand volledig was doorgelopen. Op deze manier kon de wacht wat ingekort worden. In het Frans noemde dit «MANGER DU SABLE».

Voor het eskader had deze operatie echter tot gevolg dat na acht dagen mist, de dag nacht was geworden en vice-versa. Temeer daar de zon op deze breedten op dat ogenblik van het jaar niet onderging. Toen men na al die dagen terug een mid-



dagbreedte kon nemen, constateerde men zo maar eventjes 11 uur verschil met de lokale tijd. Hoofdzakelijk te wijten aan de voornoemde « Zandeters ». Het gebruik van zandlopers liep door tot in het begin van de XIX eeuw, toen men aan boord van de oorlogsschepen nog zandlopers van vier uur bleef gebruiken. Dit had voornamelijk te maken met de vrees dat de toen nog jonge chronometers zouden verspringen bij het afvuren van het scheepsgeschut.

We zijn altijd wat conservatief geweest bij de Marine.

Ook was er een klein zandloperkje van een halve minuut, dat LOGGLAS werd genoemd en hoofdzakelijk diende om de vaart te bepalen bij het gebruik van de handlog.  
(vervolgt)

J.B. Dreesen

## goekint

een naam die  
vertrouwen schenkt !

industriepark oostende

tel. 80 28 01

### NIEUW

Stijlvol bierglas met groot wapen Zeemacht in vierkleurendruk, type « Celtic » enkel te verkrijgen bij Neptunus.

Lanceerprijs : 75,- Fr, inclusief BTW.

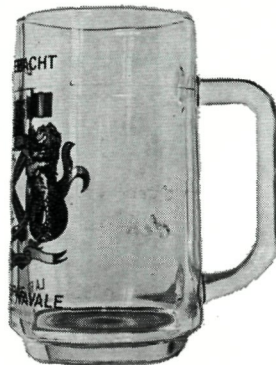
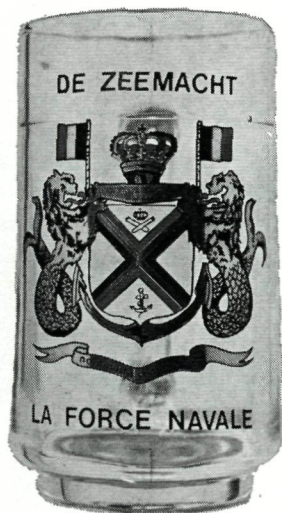
Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen.

### NOUVEAU

Magnifique verre à bière, type « chope » avec les grands armoiries de la Force Navale en couleur, uniquement en vente chez Neptunus.

Prix : 75,- Fr, TVA comprise.

Vu la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.





# 27 marines bevaren de Zeven Zeeën met Signaal.

De karakteristieke Signaal-bol op marineschepen is een teken van optimale besturing, welk wapen er ook aan boord is.

Want Signaal is gewend aan praktisch denken: Signaals nauw-

keurige en betrouwbare vuurleidings- en commandosystemen zijn voor nagenoeg elk wapen geschikt.



**SIGNAL**

## Signaal. Gesignaleerd op alle Zeven Zeeën.

Geleidingssystemen: Hollandse Signaal-apparaten B.V. Hengelo.

S20N





# maritieme ditjes en datjes...

## Faits divers maritimes

Door E.A. Van Haverbeke

### DOOP VAN DE BULKCARRIER « FEDERAL DANUBE »

Op zaterdag 28 juni 1980 te 11 u. werd op de scheepswerf Cockerill Yards Hoboken, de bulkcarrier « FEDERAL DANUBE » gedoopt.

Het heeft Mevrouw Pathy, echtgenote van de Voorzitter van Federal Pacific Limited, en moeder van de President van Federal Commerce & Navigation Limited (Montreal, Canada) behaagd het meterschap over het schip te aanvaarden.

Het schip is bestemd voor de rederij « BELCAN NV. » - Antwerpen, en het zal bevracht worden aan Federal Commerce & Navigation Limited, die reeds 20 jaar de staal- en containerdiensten van Antwerpen naar Oost-Canada en de Grote Meren van de Falline exploiteert.

De opbouw van het schip in het bouwdoek werd aan-gevat op 2 januari 1980.

#### Voornaamste kenmerken van het schip :

Lengte over alles	222,48 m.
Lengte tussen de loodlijnen	216,60 m.
Breedte buiten de spanten	23,13 m.
Holte	14,33 m.
Diepgang	9,648 m.
Draagvermogen	35.650 M.T.
Draagvermogen (St. Lawrence Seaway aan 26 voet diepgang) :	26.400 M.T.
Inrichting voor	34 personen

#### Klasnotatie

Het schip wordt gebouwd onder toezicht van de Klassificatiemaatschappij « Lloyd's Register of Shipping » voor de klasnotatie + 100 A1 + LMC « UMS », « Strengthened for heavy cargo, holds n° 2, 4 and 6 may be empty ».

Het schip zal onder Belgische vlag varen en het voldoet aan de voorschriften van de Belgische Zee-vaartinspektie en de St. Lawrence Seaway autori-teiten.

#### Bouw

Het schip is verdeeld door middel van 9 dwarse waterdichte schotten, die de volgende indeling ge-ven : de voorpiek, de ruimen n° 1 tot n° 7, de ma-chinekamer en de achterpiek.

Een dubbele-bodemtunnel is voorzien van de achter-zijde van ruim 1 tot in de machinekamer.

De dubbele bodem is onderverdeeld in tanks voor waterballast en brandstof.

Onder het hoofddek, aan SB en BB zijde van de ruimen, zijn doorlopende topzij-ballasttanks voor-zien.

#### Laadruimen

In het totaal zijn er 7 laadruimen.

Het schip is ingericht voor het vervoer van bulk-lading zoals erts, graan en kolen.

De capaciteit van de laadruimen bedraagt 49.551 m³. De laadruimen zijn voorzien van natuurlijke verluch-ting.

De luikhoofdopeningen op het hoofddek worden af-gesloten met stalen opbouwde luiken die hydrau-lisch bediend worden.

#### Akkomodatie

De bemanning is ondergebracht in afzonderlijke, modern ingerichte hutten. Alle bewoonbare lokalen, alsmede het stuurhuis, zijn geklimatiseerd. Een ont-spanningslokaal staat ter beschikking van de beman-ning. De koelruimen voor proviand zijn voorzien van een automatische koelinstallatie.

Het schip is uitgerust met 2 glasvezel versterkt polyester motorreddingsboten die ieder 40 personen kunnen bevatten.

Verder zijn er 2 opblaasbare reddingsvloten ge-installeerd, 1 voor 20 personen en 1 voor 6 personen.

#### Dekinstallatie

Alle dekwerktuigen worden elektro-hydraulisch aan-gedreven.

Twee ankerlier-verhaallieren zijn op het bakdek, en twee verhaallieren alsmede 1 ankerlier zijn op het achterdek geïnstalleerd.

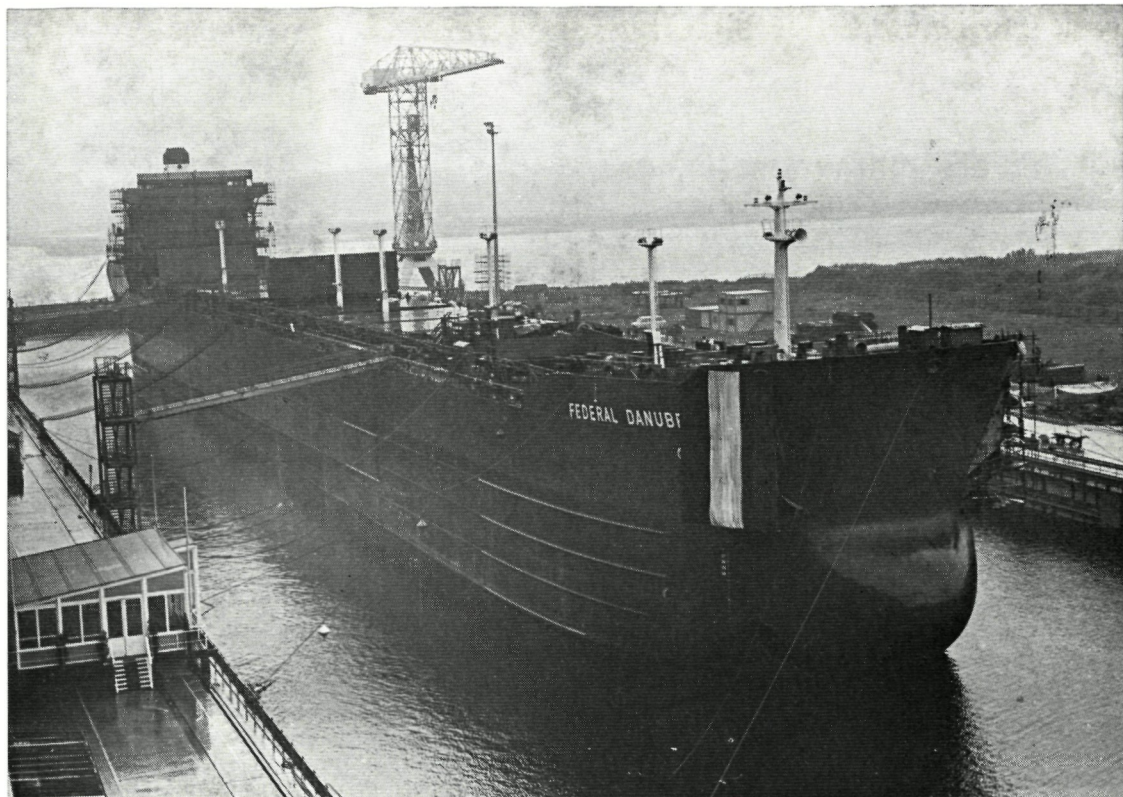
Op het achterschip is een side-loader van 2,5 ton voorzien, die de proviandmagazijnen en de machine-kamer kan bedienen.

De stuurmachine is van het elektro-hydraulische type.

#### Navigatie

Alle navigatie-apparatuur is van het modernste type, zoals het gyrokompas, log, echopeiler, 2 radars, positie-aanduider, Decca-Navigator, enz.





### Machine-installatie

Deze is ontworpen volgens de vereisten gesteld voor het verkrijgen van het « Lloyd's Machinery Certificate » L.M.C. « Unmanned Machinery Space » UMS. Het schip wordt aangedreven door een 6 cylinder, enkelwerkende tweetakt, opgeladen dieselmotor « B & W 6K 67GFC » die een maximum continu vermogen van 11.600 BHP bij 150 omw/min. kan ontwikkelen.

De schroefas is voorzien van een Simplex compact afdichting.

De vijfbladige schroef is vervaardigd uit een Cunial legering.

Een elektrisch aangedreven boegschroef is voorzien. De elektrische energie wordt geleverd door drie dieselgeneratoren die in de machinekamer opgesteld zijn.

Elke set bestaat uit een opgeladen dieselmotor van

840 BHP bij 720 omw/min. gekoppeld aan een generator van 556 kW.

De oliegestookte stoomketel en de uitlaatgassenketel hebben elk een stoomproduktie van 1.500/uur bij 6 kg/cm<sup>2</sup>.

Andere hulpwerktuigen waaronder diverse pompen, compressoren, olie- en waterverwarmers, koelers, separatoren, enz. vervolledigen de installatie.

Er is aan boord een drinkwaterverdampster geïnstalleerd met een capaciteit van 30 ton per 24 uur.

Er is verder een werkplaats met draaibank, boormachine, enz. aan boord.

De « Federal Danube » is het eerste schip van een reeks van vier bulkcarriers met een draagvermogen van 35.650 ton, die bij ons door Belcan N.V. besteld werden.

Het schip zal in september 1980 afgeleverd worden.

### LANCEMENT DE LA DRAGUE SUR PIEUX A EQUIPEMENT RETRO ET AUTOPROPULSEE « BIG BOSS »

Le mercredi 11 juin 1980 à 16 h. les chantiers navals COCKERILL YARDS HOBOKEN ont procédé au lancement du dragueur « BIG BOSS ».

Madame Marcel DELPORTE, épouse du Conseiller auprès du Président du Conseil de Dredging International, a bien voulu accepter d'être la marraine du navire.

Le navire est destiné à la compagnie DREDGING INTERNATIONAL. Le port d'attache est ANVERS.

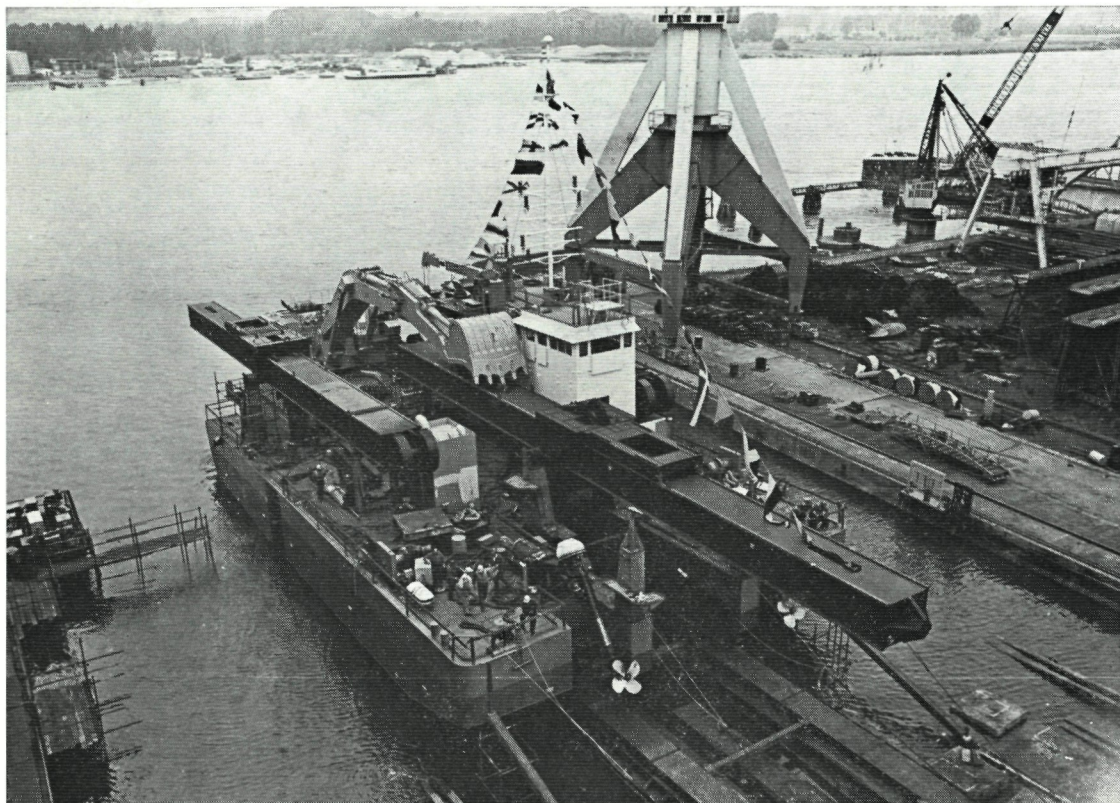
Le navire a été commandé le 7 septembre 1979 et l'érection sur coulisse a commencé le 21 avril 1980.

### Caractéristiques principales du navire.

Longueur :	40, — m.
Largeur :	18,50 m.
Creux :	3,50 m.

Équipé de 3 pieux de 33 m., 1 des 3 est mobile. Propulsé par 2 hélices.





Profondeur de dragage :  $\pm 3,-/22,80$  m. du niveau de la mer.

### Classification.

Le navire est construit pour répondre à la classification du BUREAU VERITAS. Le navire battra pavillon belge et répondra aux règlements de l'Inspection Maritime Belge.

### Construction.

Le navire est du type ponton et est destiné pour dragage le long de la côte.

Le navire est construit suivant le système longitudinal et est subdivisé en 5 compartiments étanches avec des cloisons transversales et longitudinales. Plusieurs réservoirs sont prévus, notamment pour le waterballast l'huile combustible, l'huile de graissage, l'huile hydraulique, l'eau potable et l'huile usée.

### Installation de pont.

Une grue BACKHOE type « DEMAG » H241 est installée sur le pont ; elle est commandée diesel-hydrauliquement.

Les volées et les godets sont changeables ; la grue peut travailler avec une arrière-volée de 9 m. et une avant-volée de 16 m. et avec un godet de  $2,5 \text{ m}^3$  ou avec une arrière-volée de 7 m. et une avant-volée de 12 m. et un godet de  $11,5 \text{ m}^3$ .

Pour la stabilisation et le positionnement du dragueur lorsqu'il travaille avec la grue, 3 pieux de 33 m. de longueur chacun sont prévus. Les pieux peuvent être inclinés.

On peut déplacer le dragueur sur une distance de quelques mètres à l'aide du pieu mobile.

L'énergie disponible pour la grue Backhoe, est

amplement suffisante pour opérer également le guindeau, les 6 treuils pour les pieux et le cylindre du chariot pour déplacer le pieu mobile.

Toutes les actions sont contrôlées depuis la cabine de contrôle de la grue et à la timonerie.

2 barges d'une capacité de  $600 \text{ m}^3$  peuvent être amarrées le long du dragueur. Une grue auxiliaire de 12 tonnes est installée sur la timonerie.

### Aménagements.

Tous les membres de l'équipage sont confortablement installés dans 2 cabines individuelles et 2 cabines doubles, soit au total 6 personnes. Toutes les cabines et la timonerie sont équipées d'une installation de conditionnement d'air.

La chambre des machines et le compartiment pour les treuils sont munis d'une ventilation artificielle. 2 radeaux pour 6 personnes et un canot Zodiac en caoutchouc propulsé par un moteur hors-bord sont installés.

### Propulsion et auxiliaires.

Le navire est propulsé par un moteur Diesel MWM accouplé à un générateur de 800 kW qui actionne 2 moteurs « AQUAMASTER » de 400 kW chacun.

Chaque moteur entraîne une hélice en bronze d'un diamètre de 1.350 mm ; 2 alternateurs sont installés. Chaque machine consiste en un moteur diesel General Motors type 4 - 71 (n) d'une puissance de 143 BHP à 18000 rpm, entraînant un alternateur de 80 kW (100 KVA).

La salle des machines est également équipée de tous les autres auxiliaires nécessaires, tels que pompes, séparateurs d'huile, compresseurs, réchauffeurs et refroidisseurs.

Un atelier complet est installé.





**CMB THE BELGIAN LINE**  
**OFFERING WORLDWIDE SHIPPING**  
**SERVICES**

**CMB** St. Katelijnevest, 61  
Tel.: (031) 34 05 05

B-2000 Antwerpen  
Telex AMIAN 31 366



# maritiem panorama - panorama maritime

door Henri ROGIE

In een vorige bijdrage analyseerden wij de zeehaven-traffic van de havens van Zeebrugge en Oostende in 1979. Nu komen Gent, Antwerpen en Brussel aan de beurt.

## GENT

### 1. Zeescheepvaart

	Aantal	Totale BRT
Totaal binnengevaren zeeschepen	3.133 (+ 7 %)	13.277.706 t (+ 17 %)
2. Zeehaventrafiek		
Aanvoer	Afvoer	Totaal
14.293.194 t (+ 16 %)	4.026.896 t (+ 26 %)	18.320.090 t (+ 18 %)

Na Oostende en Zeebrugge, ziehier ook Gent met recordcijfers voor 1979. De laatste jaarbalans werd inderdaad met een globale goederenomsat van 18.320.090 ton afgesloten, hetzij 18 % meer dan het vorig jaar en ruim 15 % meer dan vorig topjaar 1974. Nu de volledige statistieken zijn verschenen, laat ons de geboekte resultaten meer in detail bespreken en de evolutie van de grote aan- en afvoertrafieken van naderbij bekijken.

We brengen onmiddellijk volgend overzichtelijke tabel waaruit blijkt dat het afvoercijfer procentueel gezien een vrij grotere vooruitgang boekt dan de aanvoer. In absolute hoeveelheid bedraagt de meerwaarde respectievelijk 847.619 t en 1.984.421 t ten opzichte van 1978 :

### Gent - 1-12/1979

	Absolute hoeveelheid	Groei
Aanvoer	14.293.194 t	+ 16 %
Afvoer	4.026.896 t	+ 26 %
Totaal	18.320.090 t	+ 18 %

Wanneer we nu het globaalcijfer voor 1979 in een ruimere context situeren, krijgen wij volgend overzicht. Stippen wij aan dat de nieuwe zeeluis te Terneuzen eind 1969 klaar kwam en de oliecrisis eind 1973 opdook :

1968	2.783.531 t	1974	15.850.503 t
1969	9.182.669 t	1975	13.531.275 t
1970	10.397.240 t	1976	15.335.692 t
1971	11.747.196 t	1977	14.627.977 t
1972	13.743.304 t	1978	15.488.043 t
1973	14.694.796 t	1979	18.320.090 t

### Aanvoercijfer met ruim 1,9 miljoen ton 16 % omhoog

Vergeleken bij het vorig dienstjaar steeg de maritieme aanvoer in de Gentse haven met 1.984.421 ton of 16 %. In totaal werden 14.293.194 ton goederen gelost door 3.133 invarende zeeschepen met een globale brutotonnage van 15.277.786 ton. Ten overstaan van 1978 was dit een aangroei van 7 % qua binnengeloodste eenheden en van 17 % qua gemiddelde tonnenmaat. De gemiddelde BRT steeg tot 4.870 ton en 24 schepen hadden een draagvermogen boven de 75.000 ton.

Hieronder brengen wij de evolutie van de vier bijzonderste aanvoertrafieken, die in globo 82 % van de totale import vertegenwoordigen. We merken een duidelijke progressie over de hele lijn, in het bijzonder wat de petroleumderivaten en de steenkolen betreft. De toename bedraagt ruim 613.000 ton (+ 10 %) voor de erts, 180.000 ton (+ 5 %) voor de landbouwprodukten, 328.000 ton (+ 27 %) voor de petroleumderivaten en 680.000 ton (+ 97 %) voor de steenkolen. De verklaring voor deze merkwaardige evolutie vindt u in een volgende rubriek.

### Aanvoer 1-12/1979

	Absolute hoeveelheid	Groei
Ersen	6.664.492 t	+ 10 %
Landbouwprodukten	2.160.760 t	+ 9 %
Petroleumprodukten	1.521.990 t	+ 27 %
Steenkolen	1.380.041 t	+ 97 %

### Afvoercijfer boekt 847.000 t of 26 % meerwaarde

Over nu naar de export over zee, die in globo 4.026.896 ton beliep voor 1979. De meerwaarde t.o.v. het vorig jaar bedroeg 847.619 ton of 26 %. Ook hier vertoonden de vier voornaamste afvoertrafieken (85 % van de totale export) een progressieve trend, de metaalprodukten uitgezonderd.

Onderstaande tabel toont ons een toename van 15 % voor de petroleumderivaten (+ 175.000 t), 92 % voor de landbouwprodukten (+ 380.000 t) en een spectaculaire «boom» van 367 % (+ 266.000 t) voor de kooks. De produkten van de metaalindustrie regrederen daarentegen met 2 % of ca. 28.000 ton :



## Afvoer 1-12/1979

	Absolute hoeveelheid	Groei
Petroleumprodukten	1.277.500 t	+ 15 %
Metaalprodukten	1.005.608 t	— 2 %
Landbouwprodukten	793.187 t	+ 92 %
Kooks	338.807 t	+ 367 %

Stippen we aan dat de maritieme export sinds 1974 in constante regressie was te Gent en in 1978 nog een achteruitgang van 9,8 % had gekend. Voor het eerst sinds 5 jaar is het groeiritme van de afvoer dus positief.

## Evolutie van grote zeetrafieken volgde conjunctuurschommelingen

Import van grondstoffen en afvoer van fabrieken typeert de maritieme activiteit van de Gentse haven. Het is dan ook evident dat de geboekte resultaten rechtstreeks afhankelijk zijn van de conjunctuurschommelingen van de Westerse industriewereld.

Aldus merken we vooreerst hoe de relance van de Westeuropese siderurgie zich duidelijk weerspiegelt in de aanvoer van ijzererts: + 10 % in 1979 na een spectaculaire groei van 36 % in 1978. Vóór dat jaar had men immers een lange crisisperiode doorgemaakt en was de import van ertsen via de Gentse haven in dalende lijn verlopen. Ook in de afvoer van metaalfabrikaten is die gunstige evolutie merkbaar: nog — 10 % regressie in 1978 maar slechts — 2 % in 1979.

Ook het aan- en afvoercijfer van de petroleumderivaten reflecteert de huidige conjunctuurschommelingen. Qua import steeg deze trafiek met 27 % in 1979 na een status quo het jaar voorheen. Op het vlak van de export viel vorig jaar een bonus van 15 % te noteren tegenover een regressie van 31 % in 1978. Vraag en aanbod nam dus toe tijdens het afgelopen jaar en Texaco-Gent ging dan ook zijn produktie activeren, terwijl ook de opslagkapaciteit in het havengebied beter benut werd.

De landbouwprodukten nu — in hoofdzaak graansoorten — hadden in 1978 een mindere aanvoer van — 21 % geboekt geleet op de uitzonderlijke goede oogst in de Europese landen. In 1979 was dat niet zozeer het geval en in het najaar trad ook de nieuwe Ghent Grain Terminal in werking. De import van granen steeg dan ook met 9 % ondanks 7 maanden inactiviteit van het bedrijf Eurosilco. Ook de export volgde de evolutie op de wereldmarkt en nam toe met eventjes 92 % in 1979 tegenover + 125 % het jaar voordien.

De vaste brandstoffen tenslotte. Aanvoer van steenkolen — hoofdzakelijk uit de V.S. en Polen — was in 1979 praktisch verdubbeld en afvoer van kooks omzeggens verviervoudigd. Eenzelfde evolutie kenden trouwens de meeste Westeuropese havens: ons continent schakelt geleidelijk op vaste brandstoffen over.

Als conclusie mogen we ons verheugen over de behaalde recordcijfers van de Gentse haven, die zich op efficiënte wijze weet aan te passen aan de evoluerende trends van de maritieme handel. De nieuwe initiatieven onlangs genomen voor het stimuleren van de bestaande trafieken en het creëren van nieuwe scheepslijnen zullen ervoor zorgen dat

de haven van de Arteveldestad haar plaats in het Westeuropese havenareaal kan verzekeren. Gent, een haven met toekomst? Beslist!

## ANTWERPEN

### 1. Zeescheepvaart

	Aantal	Globale BRT
Totaal aangekomen zeeschepen	17.425	103.570.476 t
	(+ 0,2 %)	(+ 7 %)

### 2. Zeegoederentrafiek

Aanvoer	Afvoer	Totaal
46.108.000 t	33.990.000 t	80.098.000 t
(+ 18 %)	(+ 2,6 %)	(+ 11 %)

Na Zeebrugge en Oostende, ziehier Antwerpen die op zijn beurt de grote vlaggetooi hijst. Inderdaad, 1979 groeide uit tot een nieuw recordjaar voor de haven van onze metropool. In 1974, het laatste topjaar voor Antwerpen, beliep de zeegoederentrafiek 76,12 miljoen ton. Voor 1979 was dat 80.098.257 miljoen ton, juist geteld. Ten opzichte van het vorig recordjaar was het zeegoederenverkeer derhalve met ruim 11 % gestegen.

### Toename van de trafiek over de hele lijn

Hoe aan- en afvoer via maritieme weg evolueerde tijdens het afgelopen jaar, illustreren wij aan de hand van volgend overzicht. We merken een vrij groter groeiritme bij de aanvoer alhoewel het afvoercijfer in absolute hoeveelheid zeer belangrijk blijft:

### Antwerpen 1-12/1979

	Absolute hoeveelheid	Groei
Aanvoer	46.108.000 t	+ 18 %
Afvoer	33.990.000 t	+ 2,6 %
Totaal	80.098.000 t	+ 11 %

Onze metropoolhaven is vooral op gebied van stukgoedbehandeling vermaard. Bijna 1/3 van de totale goederenoverslag behelst immers stukgoedverkeer. In geen andere Belgische haven vindt men zo'n hoog percentage aan verhandelde stukgoed terug. Vrij gunstig bleef deze trafiek evolueren in 1979 zoals we lezen in volgende tabel:

### Antwerpen 1-12/1979

	Absolute hoeveelheid	Groei
Stukgoed	29.936.380 t	+ 9,2 %
Massagoed	50.161.877 t	+ 18,0 %
Totaal	80.098.257 t	+ 11,0 %

Bij het ter perse gaan waren de gegevens i.v.m. de evolutie van de voornaamste aan- en afvoertrafieken niet allen gepubliceerd. Noodgedwongen bespreken wij dan ook alleen de cijfers die in ons bezit zijn.

Qua massagoederen zeiden we zoëven dat de trafiek met 12 % was gestegen. De bijzonderste aanvoertrafiek in deze goederen categorie is ongetwijfeld de ijzererts. Deze nam toe met ruim 27 % en bereikte aldus 14,5 miljoen ton in globo. Ook de trafiek van steenkolen en kooks boekte vooruitgang: 70 % qua groeivoet wat ons 5,22 miljoen ton in absolute cijfers bezorgt.



Steeds op het gebied van de stortgoederen noteren wij een progressie van 22 % bij de meststoffen, die globaal bijna 3 miljoen ton boeken. Daarentegen is de trafik van graansoorten in regressie : nagenoeg 1 miljoen ton minder dan in 1978, wat ons nog een totale overslag van 6 miljoen ton bezorgt. Stippen wij aan dat de aanvoer van massagoederen ten behoeve van de industriële bedrijven gelegen in de Antwerpse havenzone met circa 400.000 ton steeg in 1979.

#### Evolutie van het stukgoedverkeer

Voor meer details in verband met de evolutie van de stukgoedtrafik in de loop van 1979 verwijzen wij naar volgend overzicht. We merken dat de trafiktoename evenredig is verdeeld over aan- en afvoer. In globo beliep de vooruitgang dus 9,2 % of 2,6 miljoen ton in absolute cijfers :

#### Stukgoederentrafiek 1-12/1979

	Aanvoer	Afvoer	Totaal
Groeivoet	+ 9,1 %	+ 9,3 %	+ 9,2 %
Abs. hoeveelh.			29.936.380 t

De fabrikaten van staal- en metaalindustrie — voornaamste afvoertrafik van de Antwerpse haven — vertonen een lichte achteruitgang voor 1979. Globaal bereiken ze een omzet van 10,4 miljoen ton, hetzij ruim 30 % van het totale afvoercijfer. Volgen verder qua stukgoedverkeer : de chemische produkten met 1 miljoen ton, de «forest products» met 1,3 miljoen ton, de houtsoorten met 771.000 ton en de fruitsoorten met 574.000 ton.

Merkwaardig is wel de spectaculaire evolutie van het container- en Ro/Ro-verkeer tijdens het afgelopen jaar. Het groeiritme van deze moderne vervoertechnieken steeg inderdaad vrij hoog. Samen-gevat krijgen wij volgend beeld van deze trafikien :

#### Antwerpen 1-12/1979

	Absolute hoeveelheid	Groei
Containertrafik	6.760.000 t	+ 18 %
Ro/Ro-trafik	1.600.000 t	+ 19 %

Zoals dit in Gent het geval was en ook wel in Zeebrugge, merken wij dat onze metropoolhaven in 1979 de evolutie van de wereldconjunctuur onderging qua maritieme handel. Wat betreft het probleem van de ontsluiting van de linkeroever en de rechtekking van de pas van Bath, stippen we nog aan dat de onderhandelingen met onze lieve noorderburen geen stap vorderden in 1979. Hoe lang nog zal deze komedie aanslepen ?

#### BRUXELLES

##### 1. Trafic maritime

	Nombre	BRT
Navires réceptionnés	682	498.980 t
2. Trafic marchandises	(— 3 %)	(— 4 %)
Importations	Exportat.	Total
313.446 t	460.733 t	774.179 t
(— 33 %)	(+ 43 %)	(— 2,2 %)

##### Introduction

La S.A. du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles vient de publier son bilan de l'année 1979,

son 83e exercice social. Pour ce qui est des résultats enregistrés dans le secteur maritime, on constate une légère régression du trafic des marchandises qui se chiffre à 2,2 % comparé à l'année précédente. Notons que ce recul global est dû à la nette régression enregistrée aux importations (— 33 %). Les exportations ont, par contre, progressé de plus de 138.000 tonnes, soit 43 %.

La relance de l'activité maritime constatée en 1977 et 1978 ne s'est donc pas poursuivie l'année dernière. Une des causes de la stagnation du trafic doit être attribuée aux travaux de modernisation effectués au pont ferroviaire de Kappelle-op-den-Bos, ce qui a nécessité l'interruption de toute navigation sur le canal maritime durant une semaine. Situons tout d'abord le chiffre global réalisé en 1979 dans un contexte plus large et pour cela, retraçons l'évolution du trafic maritime depuis 1973, dernière année record pour le port de Bruxelles :

Année	Marchandises transbordées
1973	1.084.570 t
1974	998.372 t
1975	837.538 t
1976	640.112 t
1977	650.865 t
1978	791.336 t
1979	774.179 t

#### Trafic maritime global en léger recul pour 1979

En 1978, le trafic maritime au port de Bruxelles avait affiché un taux de croissance de 21 %, soit 141.000 tonnes par rapport à l'exercice précédent. A l'entrée, l'augmentation du trafic s'était chiffrée à 25 %, et à la sortie, on notait un boni de près de 16 %. A l'exception des produits chimiques tous les grands trafics étaient en hausse, ceci tant à l'entrée qu'à la sortie.

Pour ce qui est maintenant du bilan de l'exercice écoulé on constate donc un léger recul du trafic. Le taux de croissance est négatif et se chiffre à — 2,2 %. En chiffres absolus, le bilan réalisé est de 774.179 tonnes de fret transbordé contre 791.336 tonnes l'exercice précédent. Le mali s'élève donc à 17.157 tonnes.

Tous les ports européens et les ports belges en particulier ont réalisé des taux d'expansion remarquables en 1979. Le port de Bruxelles n'a donc pas suivi la tendance générale. Répétons que les travaux effectués au pont de Kappelle-op-den-Bos ont empêché tout trafic durant une semaine et d'autre part, tous les grands trafics d'importation, tels que les produits de la métallurgie, des carrières et de l'industrie chimique ont accusé un net recul.

Avant d'analyser brièvement l'évolution des différents trafics, précisons que les 774.179 tonnes réalisés en 1979 se subdivisent comme suit :

#### Trafic maritime 1-12/1979

	Quantité absolue	Evolution
Entrées	313.446 t	— 33 %
Sorties	460.733 t	+ 43 %
Total	774.179 t	— 2,2 %



## Mouvement des navires de mer

Les tonnages-marchandises que nous venons de citer pour l'exercice 1979 ont été transportés par 272 navires de mer à l'entrée et 487 à la sortie. Au total, 682 unités globalisant 498.980 BRT ont été réceptionnées au port de Bruxelles, ce qui revient à dire que 61 % de ces navires naviguaient sur l'est. Par rapport à 1978, le nombre de navires réceptionnés diminue de 25 unités, soit de 3 %. Leur jauge globale diminue également de quelque 4 %. Résumons tout ceci par le tableau suivant :

Navires	Entrés	Sortis
Chargés	272 (39 %)	487 (78 %)
Sur lest	410 (61 %)	193 (22 %)
<b>Total</b>	<b>682</b> (+ 3 %)	<b>680</b> (+ 3 %)
<b>BRT</b>	<b>498.980 t</b> (+ 4 %)	<b>504.459 t</b> (+ 4 %)

Quant à la répartition de ces navires par catégories de jauge, résumons-la comme suit. Précisons que la jauge moyenne demeure relativement basse : 732 BRT contre 737 BRT en 1978.

Jauge BRT	Nombre de navires
Moins de 500 t	402
501 t - 1.000 t	169
1.001 t - 1.500 t	40
1.501 t - 2.000 t	40
2.000 t - 2.500 t	12
2.501 t - 3.000 t	12
plus de 3.000 t	7
<b>Total</b>	<b>682</b>

### Baisse du trafic à l'entrée de 33 %

Nous disions plus haut que le trafic de marchandises à l'entrée s'était élevé à 313.446 tonnes, régressant ainsi de 33 % par rapport à 1978. En chiffres absolus, la perte se chiffre à 155.719 tonnes, tandis que les tonnages importés se répartissent comme suit :

Importations 1-12/1979	Quantité absolue	Evolution
Prod. métallurgiques	97.187 t	— 43 %
Mat. construction	69.911 t	+ 5 %
Prod. chimiques	38.597 t	— 40 %
Prod. carrière	25.980 t	+ 14 %
Prod. agricoles	24.287 t	— 47 %
Divers	57.584 t	— 37 %
<b>Total</b>	<b>313.446 t</b>	<b>— 33 %</b>

On remarquera que les produits de la métallurgie demeurent le principal trafic d'importation du port de Bruxelles bien qu'ils régressent de 76.000 tonnes. Reculent également les produits chimiques (— 26.000 tonnes) et les produits agricoles (— 22.000 tonnes). Seuls les matériaux de construction (+ 3.300 tonnes) et les produits de carrière (+ 3.500 tonnes) sont en progression tout comme en 1978 d'ailleurs.

### Les exportations progressent de 43 %

Passons au chapitre des exportations et rappelons que ceux-ci ont atteint ce chiffre donc à plus de 138.000 tonnes, soit 43 % en taux relatif. Notons

qu'il s'agit là d'un chiffre record comme en témoigne le tableau suivant :

Année	Exportations
1974	364.099 t
1975	320.980 t
1976	298.492 t
1977	277.986 t
1978	322.171 t
1979	460.733 t

Quant à l'évolution des différents trafics d'exportation on notera qu'ils affichent tous une hausse remarquable. En quantité absolue, ce gain s'élève à 50.000 tonnes (+ 28 %) pour les produits métallurgiques, 64.000 tonnes (+ 90 %) pour les produits chimiques, et 23.000 tonnes (+ 342 %) pour les produits agricoles et alimentaires. Seuls les combustibles solides accusent un recul de l'ordre de 1.015 tonnes (— 7 %). En voici le résumé :

### Exportations 1-12/1979

	Quantité absolue	Evolution
Prod. métallurgiques	228.672 t	+ 28 %
Prod. chimiques	135.622 t	+ 90 %
Prod. agricoles	30.476 t	+ 342 %
Mat. construction	32.257 t	st. quo
Comb. solides	11.645 t	— 7 %
Divers	22.071 t	+ 5 %
<b>Total</b>	<b>460.733 t</b>	<b>+ 43 %</b>

En résumé, c'est donc bien le chiffre médiocre réalisé aux importations qui nous donne un déficit global de 2,2 % pour l'exercice 1979. L'évolution des exportations a été plus que satisfaisante ainsi que nous venons de l'analyser.

### Pavillons et pays d'origine et de destination

Terminons cette analyse par un aperçu succinct de la répartition des cargaisons transbordées d'après le pays d'origine et de destination :

Pavillon	Entrées	Sorties
Pologne	81.892 t	14.785 t
U.K.	71.687 t	258.747 t
Finlande	35.192 t	—
URSS	32.902 t	8.112 t
Norvège	18.796 t	—
Suède	17.145 t	2.848 t
Pays-Bas	7.188 t	1.583 t
France	6.969 t	18.684 t
Espagne	6.239 t	30.066 t
Danemark	5.829 t	21.336 t
Grèce	5.638 t	—
Algérie	5.820 t	2.600 t
Belgique	6.110 t	2.027 t
Irlande	4.426 t	59.002 t
DDR	3.047 t	3.300 t

Enfin, toujours en ce qui concerne l'année 1979, voici la répartition des navires réceptionnés selon le pavillon d'origine :

U.K.	243	Norvège	12
R.F.A.	111	Finlande	12
Malaisie	49	Grèce	9
Panama	44	Belgique	6
Danemark	39	Chypre	6



Ierland	38	Grèce	4
Pays-Bas	34	DDR	3
Pologne	25	Italie	3
URSS	26	Liban	2
Espagne	13	Somalie	1

**Huidige bijdrage tot ons maritiem panorama brengt een overzicht van de evolutie van de kanaaltrafiek in Zeebrugge en Oostende tijdens het jaar 1979.**

## ZEEBRUGGE

Voor de Zeebrugse haven was 1979 een nieuw recordjaar op het vlak van de zeegoederen-trafiek. In globo werd er inderdaad 15.075.617 ton vracht verscheept, hetzij 12 % meer dan vorig jaar en 7,3 % boven het laatste topjaar 1974. Wat nu meer bepaald de cijfers van de kanaaltrafiek betreft, merken we echter een lichte regressie van 2,3 % bij de passagiers terwijl de begeleide voertuigen slechts 3 % vooruitgang boeken.

Wij brengen eerst een samenvatting van de overvaarten verricht tussen Zeebrugge en de veerhavens van Hull, Dover en Felixstowe. De Northsea Ferries verzekeren de verbinding naar Hull terwijl de rederij Townsend-Thoresen voor de veerdiensten op Dover en Felixstowe instaat. We merken dadelijk dat het aantal overvaarten in vrij beperkte mate opgedreven werd t.o.v. 1978 :

### Overvaarten Car-ferries

	Aantal	Glob. BRT
1978	4.476	12.075.681 t
1979	4.883 (+ 9 %)	12.476.382 t (+ 3 %)

### Passagiersverkeer met 2,3 % achteruit

De volgende overzichtelijke tabel toont ons hoe de passagierstrafiek aan de Zeebrugse terminals over de hele lijn achteruitging tijdens het afgelopen jaar. De regressie is ietwat scherper afgetekend bij de onschepingen (— 2,9 %) dan bij de inschepingen (— 1,8 %) zodat het globaalcijfer van de transit in de richting Engeland heel dicht komt te staan bij dat van de trafiek op het continent gericht : 844.414 tegen 846.898.

### Passagierstrafiek

	1978	1979	Groei
Aanvoer	872.420	846.898	— 2,9 %
Afvoer	860.368	844.414	— 1,8 %
<b>Totaal</b>	<b>1.732.788</b>	<b>1.691.312</b>	<b>— 2,3 %</b>

In globo krijgen we aldus een transit van 1.691.312 passagiers voor 1979, hetzij 41.476 of 2,3 % minder dan het vorig jaar. Herinneren wij eraan dat 1978 een positief groeiritme van 7,8 % had gekend. De evolutie gaat dus duidelijk bergaf. Enkele jaren geleden boekte Zeebrugge nog groeicijfers van boven de 15 %. In 1979 was de jetfoilverbinding met Londen opgedoekt, de concurrentie van de Franse veerhavens bijzonder scherp, de staking in de Britse transportsector opnieuw aan de orde van de dag en zowel de lente- als de zomerperiode weinig gunstig op climatorisch gebied. Dit alles had natuurlijk een nadelige weerslag op de expansie van het passagiers- en voertuigenverkeer.

## Voertuigentrafiek evenwel met 3 % omhoog

Minder getroffen door al deze ongunstige factoren was beslist het voertuigenverkeer. Inderdaad, hier bleef het groeiritme nog positief over de hele lijn en in globo boekte Zeebrugge een winst van 21.587 voertuigen op een totaal van 736.892 eenheden, wat een vooruitgang van 3 % betekent. De progressie is evenwel groter bij de inschepingen (+ 5,7 %) dan bij de aanvoer (+ 0,1 %) zodat in absolute cijfers de trafiek met bestemming Engeland hoger komt te liggen dan die in de richting van het continent. Wij resumeren dit alles aan de hand van volgende tabel :

### Voertuigentrafiek

	1978	1979	Groei
Aanvoer	361.486	362.052	+ 0,1 %
Afvoer	353.818	374.840	+ 5,7 %
<b>Totaal</b>	<b>715.305</b>	<b>736.892</b>	<b>+ 3,0 %</b>

De balans 1973 had voor Zeebrugge een expansieritme van 6,4 % geleverd qua voertuigentrafiek. Ook hier gaat de evolutie dus bergaf sinds de laatste jaren. Eenzelfde regressieve trend is te Oostende ook merkbaar maar daar pogen zowel RMT als gemeentelijke havenautoriteiten aan de toestand te remediëren door het plannen van snelle jetfoil-verbindingen op de Britse zuidkust. In Zeebrugge daarentegen schijnt men zich weinig te bekommeren om de regressie van het toeristische kanaaltrafiek. De goederentrafiek van diezelfde car-ferries deed immers een spectaculaire vooruitgang en het is vooral aan verdere expansie van deze Ro/Ro-trafiek dat Zeebrugge momenteel alle aandacht schenkt. Wat deze laatste trafiek betreft, geven wij hier bondig de cijfers voor 1979 :

### Ro/Ro-goederen

	Absolute hoeveelheid	Groei
Per treinferry	482.907 t	+ 18 %
Per carferry	3.790.535 t	+ 17 %

Specifiëren wij hier dat de goederen vervoerd per treinferry betrekking hebben op de lijn Zeebrugge-Harwich. Merken wij ook op dat de rubriek «car-ferry», naast de lijnen op Dover, Felixstowe, Hull en Grangemouth, ook de Ro/Ro-goederen includeren van de nieuwe Roto Line op Walham.

De conclusie ligt voor de hand : langzame regressie van de kanaaltrafiek qua passagiers- en voertuigenverkeer maar een forse stijging op het vlak van de Ro/Ro-goederen, dit laatste dank zij vooral de nieuwe Roto Line op Hull en Grangemouth.

x x x

## OSTENDE

Dans un précédent article, nous avons analysé le bilan 1979 du trafic maritime de marchandises au port de commerce d'Ostende. Rappelons que le résultat global s'élevait à 1.675.884 tonnes de fret transbordé, ce qui représente un taux de croissance de 19 % comparé à 1978. Passons à présent



**à l'analyse des statistiques récemment publiées par la RTM qui exploite le trafic transmanche entre Ostende et les ports de Douvres et Folkestone.**

Si le port de commerce ostendais avait pavé à la publication de son bilan record, il n'en fut pas de même au port de la RTM. Le bilan y est en effet, une fois de plus, en nette régression pour ce qui est du trafic transmanche de passagers et de véhicules touristiques. Seul le transit de véhicules commerciaux marque une hausse substantielle, poursuivant ainsi sur sa lancée. Voici comment se présente l'évolution de ces trois trafics exprimée en chiffres réels et relatifs :

**RTM-Ostende 1-12/1979**

	Chiffres absolus	Croissance
Passagers	2.664.363	— 2,1 +
Véh. touristiques	280.765	— 6,3 %
Véh. commerciaux	114.556	+ 21 %

**Trafic passagers en baisse constante**

C'est depuis 1971 qu'on note une nette stagnation dans l'évolution du trafic passagers sur le link Osterde-Douvres/Folkestone. Seule l'année 1975 marqua une légère reprise du trafic en affichant une progression de 14 %. L'exercice suivant ne fut guère meilleur car le nombre de transits à Ostende n'augmentait que de 3 %. En 1977, le rythme de progression ne dépassait pas les 5 % et l'année dernière, le bilan se clôturait en chiffres rouges : — 2,3 %.

Pour 1979 maintenant, le bilan passagers est à nouveau négatif et accuse une perte globale de 58.702 unités par rapport à l'exercice antérieur. En taux relatif, cela représente un recul de 2,1 % pour un total de 2.664.363 transits. On remarquera que la régression est légèrement plus prononcée dans le trafic à destination du continent comme nous l'indique le tableau suivant :

**Ostende - Passagers**

	1978	1979	Evolution
Entrées	1.356.773	1.324.928	— 2,3 %
Sorties	1.366.292	1.339.435	— 1,9 %
Total	2.723.065	2.664.363	— 2,1 %

Il y a quelques années, le port de la RTM espérait dépasser le cap des 3 millions de passagers transités. Au rythme où évolue le trafic, il faudra certes attendre fin 1981 pour voir apparaître un regain d'activité par la mise en service de deux hydroptères Boeing sur la ligne de Douvres.

Quant aux causes de ce recul constant, rappelons que l'hiver 1979 fut particulièrement mauvais tant au point de vue climatique que sur le plan des conflits sociaux dans le secteur des transports en Grande-Bretagne. D'autre part, les liaisons rapides en naviplanes ou aéroglisseurs entre les ports français de la Manche et le sud de l'Angleterre exercent une concurrence de plus en plus grande envers le trafic d'Ostende et de Zeebrugge. Pour ce qui est de ce dernier port, rappelons que le bilan 1979 accusait, lui aussi, un recul de la même ampleur qu'à Ostende :

**Zeebrugge - Passagers**

	1978	1979	Evolution
Entrées	872.420	846.898	— 2,9 %
Sorties	860.368	844.414	— 1,8 %
Total	1.732.788	1.691.312	— 2,3 %

**Net recul du trafic de véhicules touristiques**

Passons maintenant à l'analyse du trafic véhicules et faisons d'emblée une distinction entre le transit de voitures touristiques et celui de véhicules commerciaux.

En ce qui concerne le trafic touristique, précisons d'abord que le nombre de transits est exprimé en «unités». C'est ainsi qu'une auto compte pour 1 unité tandis qu'une caravane figurera dans les statistiques pour 3 unités. Ce qui nous donne le tableau suivant :

**Ostende - Véhicules touristiques**

	1978	1979	Evolution
Entrées	144.760	135.934	— 6,1 %
Sorties	155.122	144.832	— 6,6 %
Total	299.882	280.766	— 6,3 %

Le recul est donc plus prononcé qu'au chapitre du transit passager : — 6,3 % en taux relatif et — 19.116 unités en chiffres absolus. Le trafic en direction de l'Angleterre demeure numériquement plus important que celui à destination du continent mais sa régression est aussi plus prononcée : — 6,6 % contre — 6,1 %.

Cette situation ne se modifiera guère dans l'avenir. Bien au contraire : les hydroptères attendus en 1981 ne peuvent transporter des voitures et c'est ainsi que la clientèle touristique motorisée continuera à transiter toujours plus nombreuse par les ports français de la Manche. Quelle idée saugrenue d'avoir préféré le jetfoil Boeing au super-aéroglisseur des Hoverlloyds !

**Véhicules commerciaux en progression constante**

C'est à partir de 1972 que notre RTM alla opérer en pool avec la British Rail pour l'exploitation d'un service Ro/Ro combiné au trafic déjà existant de passagers et de véhicules touristiques. Ce nouveau service connut rapidement le succès espéré, ce qui se traduisit par des taux de croissance absolument remarquables.

En ce qui concerne l'année 1979, voici ce que nous donne le bilan récemment publié. On notera une progression pratiquement identique à l'entrée et à la sortie. Le trafic est exprimé en nombre de camions ou de semi-remorques. Quant au tonnage de fret transporté, aucune statistique n'est publiée à ce sujet par la direction de la RTM :

**Ostende - Véhicules commerciaux**

	1978	1979	Evolution
Entrées	45.784	55.788	+ 21 %
Sorties	48.529	58.778	+ 20 %
Total	94.313	114.555	+ 21 %



Pour ce qui est d'une comparaison avec les chiffres de Zeebrugge, spécifions que seul le trafic des véhicules accompagnés peut être comparé et encore uniquement les taux de croissance. En effet, Ostende calcule ses statistiques en «unités», ce qui n'est pas le cas à Zeebrugge :

	Ostende	Zeebrugge
Entrées	— 6,1 %	+ 0,1 %
Sorties	— 6,6 %	+ 9,7 %
Total	— 6,3 %	+ 3,0 %



Avez-vous déjà la

«Cravate force navale» ?

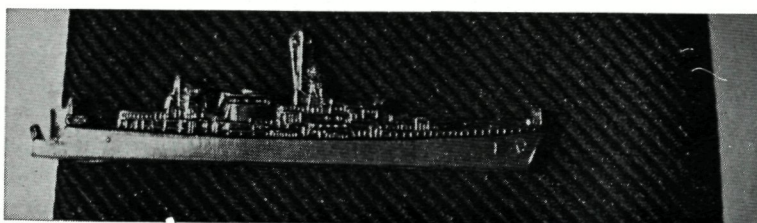
Hebt U reeds een

«Zeemachtdas»



MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE  
PRACHTIGE DASSPELD  
DE LA E71-FREGATE  
VAN DE E71-FREGAT

EN METAL DORE  
IN VERGULD METAAL  
220,- Fr. + 20,- Fr. frais de port  
220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten

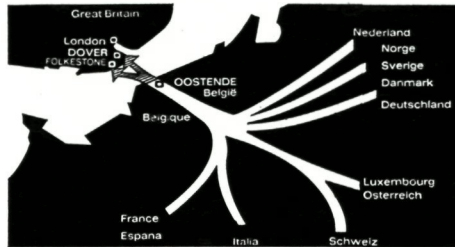


**Enkel** door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.  
Le payement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.



## OOSTENDE — DOVER OOSTENDE — FOLKESTONE

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen  
tussen **België** en **Groot-Brittannië**



- \* Tot 16 overvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone.
- \* Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- \* Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur : zowel voor reizigers zonder als met voertuig.

**Vanaf 31.5.1981** : ook ultra-snelle overvaarten tussen Oostende en Dover met **Jetfoils** (draagvleugelboten) waarmee de treinreizigers (voetgangers) dank zij onmiddellijk aansluitende treinen in Engeland en het Vasteland vanuit Oostende, in  $\pm 3u.30$  min. het centrum van Londen kunnen bereiken en vanuit Brussel, in  $\pm 5u.30$  ! Het aantal overvaarten per dag zal variëren van 6 in elke richting in de zomer tot 3 in elke richting in de winter.

**Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz. :**

- Erkende reisagentschappen en automobiellclubs
- Regie voor Maritiem Transport  
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 02/230.01.80)  
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 059/70.76.01)

# Mazout zonder zorgen



# Votre sécurité mazout



# INFO RESERVE

## OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

## RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

### BENOEMINGEN — NOMINATIONS

Hiernavermelde reserveofficiëren werden op 01 APR 80 benoemd tot reservevaandrig ter zee tweede klas.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade d'enseigne de vaisseau de deuxième classe à la date du 01 AVR 80.

BACCAERT R.  
BOURDOUXHE D.  
CODRON P.  
DAUWE G.  
MOTTE DIT FALISSE J.  
PLANCHAR T.

Hiernavermelde reserveofficiëren werden op 27 juni 1980 benoemd tot reserveluitenant ter zee 1e klas.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade de lieutenant de vaisseau de première classe à la date du 27 juin 1980.

BAECK G.  
DEBOLLE H.  
MUYLLE N.

Hiernavermelde reserveofficiëren werden op 27 juni 1980 benoemd tot reserveluitenant ter zee.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade de lieutenant de vaisseau à la date du 27 juin 1980.

VAN MOERBEKE M.  
WIJNGAARD J.  
DE CONINCK R.  
PAINDAVEINE P.

Hiernavermelde reserveofficiëren werden op 27 juni 1980 benoemd tot reservevaandrig ter zee.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade d'enseigne de vaisseau à la date du 27 juin 1980.

GRAIZZARO B.  
MASSART P.  
VAN MAELE J.

### EERVOLLE ONDERSCHIEDINGEN

Het heeft Zijne Majesteit de Koning behaagd op 05 apr 80 het Kruis van Ridder in de Kroonorde te verlenen aan :

### DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Il a plu à Sa Majesté le Roi de conférer à la date du 05 avr 80 la Croix de Chevalier de l'Ordre de la Couronne au :

LDV(Res) BASSENS  
LDV(Res) BENDELS  
LDV(Res) BIOT  
LDV(T)Res BLOMMAERT  
LDV(Res) BOLLE  
LDV(Res) CEULEMANS  
LDV(D)Res COZYNS  
2EV(D)Res DAELMAN  
LDV(Res) DEBONNET  
LDV(Res) DECROCK  
EDV(D)Res de la HAMAIDE  
EDV(D)Res DEMAREST  
EDV(Res) D'HUART  
LDV(Res) DOMS  
EDV(Res) FONTAINE  
LDV(D)Res HARDING  
LDV(T)Res HARTEEL  
LDV(Res) JACOBS  
LDV(Res) LARUELLE  
EDV(D)Res MATTELART  
2EV(Res) MORTIER  
LDV(Res) PATTE  
EDV(T)Res RADOUX  
EDV(Res) SHERIDAN  
EDV(T)Res SOUBOTKO  
LDV(Res) VAN CAMPENHOUT  
LDV(T)Res VANDENBOSSCHE  
2EV (Res) VANDERBEKE  
EDV(Res) VANDERMEERSCH  
EDV(T)Res VAN POELE  
EDV(D)Res VAN WALLENDael  
LDV(D)Res VAAN WONTERGHEM  
LDV(Res) VERELST

Het heeft Zijne Majesteit de Koning behaagd op 05 apr 80 het Kruis van Ridder in de Leopoldsorde te verlenen aan :

Il a plu à Sa Majesté le Roi de conférer à la date du 05 avr 80 la Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold au :

1LV(Res) DECROLY  
1LV(Res) DEJAEGER  
1LV(Res) de HEMPTINNE  
1LV(Res) MOREELS  
CPC(Res) VANDENBULCKE  
CPC(Res) VYNCKE

Het heeft Zijne Majesteit de Koning behaagd op 05 apr 80 het Kruis van Officier in de Kroonorde te verlenen aan :

Il a pu à Sa Majesté le Roi de conférer à la date du 05 avr 80 la Croix d'Officier de l'Ordre de la Couronne au :

1LV(D)Res AMORES Y MARTINEZ AMORE C.  
LLV(T)Res CARLIER P.  
1LV(D)Res COEMELCK G.



CPF(Res) DORSIMONT M.  
 1LV(D)Res GOLLIERE J.  
 1LV(Res) HEUREUX C.  
 CPF(Res) MAERTENS de NOORDHOUT C.  
 1LV(T)Res MAGERMAN B.  
 CPF(Res) PERSOONS J.  
 CPF(T)Res POCHET W.  
 1LV(D)Res VANCOPPENOLLE A.  
 CPF(Res) VAN DAMME A.  
 1LV(T)Res VAN HUYSSSE F.  
 1LV(D)Res VAN WAEYENBERGHE R.

Het heeft Zijne Majesteit de Koning behaagd op 05 apr 80 het Kruis van Officier in de Leopoldsorde te verlenen aan :

Il a plu à Sa Majesté le Roi de conférer à la date du 05 avr 80 la Croix d'Officier de l'Ordre de Léopold au :

CPF(Res) DE RUYVER J.  
 CPC(Res) HUYSMAN H.  
 CPC(Res) KOOB M.  
 CPF(Res) VAN PAEPEGHEM P.

Het heeft Zijne Majesteit de Koning behaagd op 05 apr 80 het Kruis van Commandeur in de Orde van Leopold II te verlenen aan :

Il a plu à Sa Majesté le Roi de conférer à la date du 05 avr 80 la Croix de Commandeur de l'Ordre de Léopold II au :

CPF(D)Res LENOIR F.  
 CPF(D)Res ROEGIERIS J.

## 22ste CONGRES RESERVE-OFFICIEREN ZEEMACHT te ANTWERPEN

Het 22ste congres der reserve-officieren had plaats op 7 juni in een zonovergoten metropool. Omstreeks 9.30 uur kwamen de deelnemende RO, vergezeld van hun dames, samen op de Grote Markt. Daar werden eveneens de buitenlandse delegaties begroet : Captain Radford (voor US Navy), Capitaine de Frégate Coevoet (voor de Franse Marine), LTZ Van Hoof (voor de Nederlandse Marine) en last but not least Captain Selous (voor de Royal Navy).

Na de kennismaking werden de dames en buitenlandse delegaties uitgenodigd voor een geleid bezoek aan het Scheepvaartmuseum, terwijl de RO samenkwamen in het Internationaal Zeemanshuis voor de jaarlijkse algemene vergadering.

Na het verslag van de voorzitter, FKP Van Laer, en voorlezing van het verslag van de penningmeester en kaskommissaris, werd overgegaan tot goedkeuring van de begroting en vaststelling van de bijdrage van de effectieve leden voor volgend dienstjaar. Vervolgens werden zeven beheerders verkozen.

Tenslotte werd het woord verleend aan FKP Stroobant, directeur van de reserve, afgevaardigde Staf/ZM.

Om 11.45 uur, neerlegging van een bloemenkrans aan het Monument der Zeelieden.

Omstreeks het middaguur werden alle deelnemers ontvangen op het Stadhuis door de Antwerpse Schepen voor de haven, de heer Huyghebaert,

waarna een receptie werd aangeboden door het stadsbestuur.

Na de lunch in het internationaal zeemanshuis, werd een exposé gegeven door een ambtenaar bij de havendiensten, gevolgd door een film over de haven van Antwerpen. Tenslotte werd de interessante Navo-film « The Teamworkers » vertoond.

's Avonds kwamen de deelnemers samen in het Crest Hotel voor receptie en banket, waarna het Navy-bal (bijgewoond door vele sympathisanten) van start ging.

Om middernacht werd door Regionaal Voorzitter KVK Janssen, in naam van de Antwerpse kring, aan alle aanwezigen de « up spirits » aangeboden, waarna het feest werd verder gezet tot aan het ochtendgloren.

## EXPOSE DU CPF STROOBANT, ZS-RES.

A l'occasion de notre dernier congrès national tenu à ANVERS le 7 juin 1980, le CPF STROOBANT, ZS-RES, a tenu l'exposé suivant :

Meneer de Nationale Voorzitter,

Heren Voorzitters,

Mijne Heren,

De Admiraal had graag persoonlijk dit XXIIe Nationaal Kongres bijgewoond en het woord tot U gericht, maar andere verbintenissen hebben hem dit belet. Hij heeft mij opgedragen vandaag zijn tolk te zijn, en U, Meneer de Nationale Voorzitter, alsmede de Vereniging geluk te wensen op deze Hoogdag voor de Reserveofficieren.

Hij hoopt oprecht, dat het een geslaagd Kongres mag zijn, dat de komende jaren minstens even vruchtbaar zouden zijn, en dat de geest van samenwerking tussen Beroeps- en Reservepersoneel nog moge toenemen.

Teneinde deze zo nodige geest van samenwerking aan te moedigen, heeft de Admiraal een « Staf-officier Reservekader » - ZS/reserve genaamd - aangeduid, die als opdracht heeft, de verbinding te verzorgen tussen de Staf-Zeemacht en het Reservepersoneel.

De Kommandant van het Verdeelcentrum van het personeel van de Zeemacht - NAVCENTREP - is deze functie in cumul toegewezen.

Permettez-moi à présent de vous faire un bref exposé concernant l'évolution et la gestion des divers projets en cours à la Force Navale.

## A. LA FLOTTE

### 1. FREGATES :

Dans le cours d'un cycle de 18 mois, sont prévues les activités suivantes :

- La mise en condition ou le « working-up »
- Missions nationales
- Participation Escadre Néerlandaise
- Participation STANAVFORLANT
- Grand entretien (étranger)
- Petit entretien
- Disponible

Des quatre frégates, deux d'entre elles (missions nationales et entretien) sont pourvues d'un équipage ramené à  $\pm 90$  hommes.



## 2. FLOTTE MCM :

- a. Flot 22 est maintenue avec un BSL
- b. Fin 1980, les MSC seront retirés de la navigation et seront, provisoirement, mis en réserve, sans équipage, à Zeebrugge.
- c. Un effort maximal sera demandé aux quatre MHSO opérationnels jusqu'à la mise en service des nouveaux bâtiments MCM.
- d. Les 3 MSI - RDS reprennent leur fonction de dragueur de mines, conséquence de la mise en service de deux remorqueurs de mer. Tous les MSI restent en service actif au moins jusqu'en 1988.
- e. Les SQUAD 191, 124 et 219 sont maintenus en activité.

## 3. MISE EN CHANTIER

- a. Le but fixé est la mise en service de 10 CMT (chasseur de mines tripartite). Le bâtiment prototype « ERIDAN » a été lancé début 80. Le premier navire belge sera le 7ème d'une série de 40.

La situation actuelle est la suivante :

- toutes les offres de prix sont introduites
- dernière analyse et comparaison des offres de prix est effectuée par SGA
- MDN sera invité à porter son choix sur le chantier naval le plus avantageux.
- Le contrat pourra être approuvé dans un délai de un à deux mois.
- Ultérieurement, il conviendra de supporter un délai de 24 mois pour l'infrastructure et 24 mois pour le 1er navire - ce qui suppose la mise en service du 1er bâtiment en 1984. Par la suite il est prévu la livraison d'un navire tous les 6 mois.
- b. Un navire océanographique est programmé pour l'Océanographie Nationale au profit des Communications, de la Recherche Scientifique ainsi que des Universités. La Force Navale assurera l'armement et la mise en oeuvre pour compte des départements cités ci-dessus. (bâtiment de la taille d'un MSO).

Le « MECHELEN » continue d'accomplir les tâches de bâtiment d'océanographie à caractère militaire (MILOC plus « Route Survey » etc.).

- c. Il est prévu qu'en 81 le GODETIA sera soumis à sa « Mid-Life conversion ».

## B. INFRASTRUCTURE

### 1. ZEEBRUGGE :

Les travaux d'infrastructure progressent. Ainsi seront terminés les chantiers suivants.

- |                                   |          |
|-----------------------------------|----------|
| a. Ecole nautique                 | 01.10.80 |
| b. Bâtiment cuisine et réfectoire | 01.04.80 |
| c. Bloc Etat-Major                | 01.10.80 |
| Déménagement COMOPNAV             | 01.04.81 |
| d. Bloc des logements             | 01.10.80 |
- e. On prévoit la construction d'un bassin à flot et d'un « synchrolift » entre 81 et 84 dont le financement est assuré à 60 % sur budget national et 40 % sur le budget de l'OTAN.
- après 1990 - est prévue la construction d'un nouveau dock et des bâtiments logistiques complémentaires.

## 2. COMINAV :

- a. La centralisation des cuisines est terminée et en service depuis le 1er juin.
- b. Début de la construction d'un nouveau complexe CENPERS-MARPERS fin 1980.

## 3. EGUERMIN :

- a. L'installation entre 80 et 85 d'un simulateur chasseur de mines tripartite.
- Ceci constitue un pas en avant vers l'eupéanisation d'EGUERMIN, car il implique la participation française à la Commission de Contrôle, la Commission d'Avis, ainsi qu'au financement d'EGUERMIN.

## 4. VLISSEGEM-BUNKER :

- a. Transfert du centre de communications P147, comprenant la station réceptrice en 1980, et ultérieurement le Tape relay.

## 5. COMLOGNAV :

- a. Construction d'une station d'épuration auprès de la section de traitement surface en 1980.

## C. PERSONEEL

### 1. BELEID :

- a. Het personeelsbeleid bij de Zeemacht - dus Landsverdediging - is een onderdeel van het algemeen beleid dat gepland wordt, zowel Nationaal als Bondgenootschappelijk, door de hogere Civiele en Militaire autoriteiten. Bijvoorbeeld wordt er in de Navo naar gestreefd dat de personeelskosten de 50 % van het budget van Landsverdediging niet overschrijden, zodat voldoende overblijft voor investeringen en functionering.

- b. De grote doelstelling van Landsverdediging is in feite, dat de Krijgsmacht - dus ook de Zeemacht - zodanig paraat is om oorlog te voeren, dat deze kan vermeden worden.
- Een afgeleide hiervan is, dat men het Personeel hierop moet voorbereiden en zijn paraatheid moet onderhouden.

- c. Ons beleid is er derhalve op gericht, door selectie, aanwerving, opleiding en training, over het voldoende beroeps- en reservepersoneel te beschikken, dat in staat is onze ingewikkelde systemen te bemannen, met bevoegdheid te bedienen en onze middelen te beheren.

- d. Het personeelsbeleid- en beheer zijn echter onderworpen aan externe en interne imperatieve factoren.

Externe zijn de politieke wijzigingen die kunnen worden genomen nopens het algemeen beleid, en dus consequenties meebrengen voor het personeel - bv duur militietijd en militaire verplichtingen. Intern zijn er de talrijke reglementen, statuten en wetten, welk het beleid en beheer sterk formaliseren en bijgevolg de manoeuvreerruimte scherp afbakenen en of beperken.

### 2. BESTAND :

We hebben voor het ogenblik :

339 beroeps en 1137 reserveofficieren  
1571 beroeps en ± 1200 reserve onderofficieren  
1717 beroeps en ± 7700 reserve matrozen  
plus ongeveer 1200 dienstplichtigen onder de wapens.



## D. DIFFICULTES

D'une manière générale, nos difficultés peuvent être résumées comme suit :

1. Le problème du carburant, ainsi que les difficultés financières du pays ont eu pour conséquence d'imposer partout des économies drastiques. Notre souci principal résulte de la réduction des heures de navigation, étant donné que cette réduction affecte directement le niveau de préparation de notre flotte.

a. Nos prévisions de navigation pour 1980 prévoyaient une durée moyenne de  $\pm 85$  jours par unité; ce qui correspond à 73% de la norme en vigueur dans les grandes marines de l'OTAN.

b. Les crédits alloués aujourd'hui, ne permettent qu'une moyenne de  $\pm 23$  jours de navigation par unité, ce qui correspond à moins de 25% des normes fixées par l'OTAN.

c. L'Etat-Major de la Force Navale consacre toute son énergie pour qu'à court (1980) et plus long termes (1980-91), ce dilemme fondamental soit résolu.

2. Le personnel constitue notre deuxième souci. Il est en effet extrêmement malaisé d'obtenir le personnel compétent nécessaire, le conserver est encore plus difficile. C'est une mince consolation de constater que ce phénomène atteint également les autres marines de l'OTAN et peut-être même de nombreuses entreprises du pays.

Mijne heren, zeggen dat een Reservekader nodig is, is een open deur intrappen, en wij durven zeggen dat iedereen daarvan wel overtuigd is.

Daarom is het onnodig de bewijsargumenten hiervoor nog eens voorop te stellen.

De grote vraag is nu WELK SOORT Reservekader hebben we nodig ?

Dit was trouwens het hoofdthema van de CIOR-bijeenkomst in januari laatstleden.

Men kwam unaniem tot het besluit dat, gezien de mogelijke verrassing en de snelheid van het verloop van een konflikt, met het « flexible-response » concept voor ogen, men moet kunnen beschikken over een snel inzetbare, en maximum reserve die operationeel voldoende getraind is.

De Staf-Zeemacht is zich hiervan ten zeerste bewust. Daarom heeft ZS op 20 mei laatstleden een studiedag belegd, waarop ons Reservekader werd doorgelicht op de zwakke punten, met het doel, mits mogelijke bijsturing, de doelstellingen hierboven vermeld te verwezenlijken.

De meest opvallende punten zijn :

a. Teveel officieren volgens de voorziene plaatsen op OT-Oorlog, waarbij het te hoog aantal hoofd officieren opvalt. Totaal 1137 officieren waarvan 532 niet meer deelnemen aan bevordering. Het aantal hoofd officieren bedraagt 115. Het aantal officieren die geen directe affectie hebben bedraagt  $\pm 460$ .

b. Een schrijnend gebrek aan reserveonderofficieren.

c. De moeilijkheid om het reservepersoneel de noodzakelijke graad van geoefendheid bij te brengen en te laten behouden.

Het systeem van wederoproeping en bevorderingen spelen hier wel een grote rol.

Het ligt in de bedoeling, door toedoen van de « Stafofficier - Reservekader » in de loop van de behandeling van deze problemen, de Reserve te raadplegen, zodat deze medewerkt aan de oplossing ervan en tevens aan de opbouw van een Reservekader dat aan de NAVO-doelstellingen beantwoordt.

Meneer de Nationale Voorzitter, Heren Voorzitters, Mijne Heren, in naam van de Admiraal wil ik U nogmaals danken voor de gelegenheid die U ons gegeven hebt om het woord tot U te richten.

U moogt ervan overtuigd zijn dat gans de Zeemacht achter U staat in het streven naar samenwerking en efficiëntie. Want we mogen nooit vergeten dat we tenslotte allen dezelfde waarden moeten verdedigen tegen elke mogelijke agressie.

Laat ons zo verder werken.

Ik dank U.  
A. STROOBANT  
FKP ZS/Res

## DISCOURS DU PRESIDENT DE LA SECTION D'ANVERS

Toujours lors de notre récent congrès d'Anvers, le KVK(R) JANSSENS F., Président des OR-FN d'Anvers, a tenu le remarquable discours suivant au cours du dîner au Zeemanshuis :

De afdeling Antwerpen van de Res. Off. Zeemacht viel dit jaar te eer te beurt de deelnemers aan het jaarlijks congres te ontvangen.

Dank zij de samenwerking met NAVCOMANT, met de stedelijke diensten en de havendiensten hopen wij dat we er in zullen slagen U een vruchtbare en aangename Congresdag te bezorgen.

Dit geldt zeker voor onze vrienden Res. Off. van de Kon. Nederl. Marine.

Nous espérons que nos amis francophones et notre collègue de la Marine Française se sentent à leur aise ici à Anvers.

Etant cosmopolite, Anvers a la réputation d'être une ville agréable et riante et notre plus grand souhait est que, quand nos amis retourneront ce soir... ou peut-être demain, ils gardent de notre ville un bon souvenir.

As well as our friends of the Navy-reserve.

Occasionally we meet each other and we may say that during the years a link of friendship was laid between our two Navy-reserve Branches. We'll try to continue in that way and walk together on the paths of international relationship.

Auch unsere Deutsche Gäste sind herzlich willkommen in Antwerpen.

Die Antwerpener Abteilung der Reserve Offizieren Belgischer Marine hat seit Jahres grossartige Beziehungen gehabt mit der Abteilung Hamburg der Reserve Bundesmarine. Hier in Antwerpen, bewahren wir die beste Erinnerung an unseren Austausch beim Besuche und Bälle, entweder in Antwerpen oder in Hamburg, und der bedauerte Reservegattenkapitän Hamann bleibt immer in unsere Erinnerung wie ein grosser Freund des Kreises Antwerpen.

Een jaarlijks congres is in het leven van een vereniging steeds een gebeurtenis. Zeker in onze huidige maatschappij wekt een congres van reserve-officieren misschien opzien. In een tijd waarin alles wat naar het militaire zweemt bijna taboe wordt, durven en houden de ROZM er aan hun jaarlijks congres te organiseren.

Als Reserveofficieren staan we in een dubbele positie : enerzijds omwille van onze activiteiten in het burgerleven en anderzijds omwille van onze belangstelling en zo mogelijk deelname aan de militaire vorming en training.



In een tijd waarin met het begrip « democratie » gesold wordt en waarin « verantwoordelijk zijn » en « verantwoordelijkheid dragen » een schijnbaar ouderwets begrip is geworden, tracht de reserve-officier van uit zijn dubbele positie tegen de stroom van laksheid en gemakzucht op te roeien.

In deze context is de reserveofficier geen concurrent van de officieren van het actief kader, maar een betrouwbare medewerker.

Wij weten zeer goed dat in ons huidig maatschappijbeeld de actieve kaders het niet gemakkelijk hebben, dat de huidige maatschappijmentaliteit en politieke bemoeienissen zwaar kunnen drukken op hun beroepsfierheid en op de ontplooiing van hun beroepsbekwaamheden.

Maar ook aan deze druk ontsnappen de Reserve-officiëren niet. Of moeten wij in herinnering brengen de maandenlange strijd hier in het Antwerpse gevoerd door de KROA ten einde een discriminerende onderrichting t.o.v. personeelsleden - R.O. ongedaan te maken !

In een tijd waarin een zogenaamde gewetensbezwaarde bijna een heil wordt en de officier een belager van de democratie, is samenwerking tussen actieve- en reservekaders meer dan een noodzaak.

Wij verheugen ons dan ook in het bijzonder voor de aanwezigheid, de belangstelling en de medewerking van Commandant Stroobant, als directeur van de reservekaders.

Nous savons bien que le cadre des Officiers de réserve n'échappe pas à l'influence de la mentalité c'aujourd'hui.

C'est un fait : au moins 60 % des officiers de réserve ne s'intéressent plus à leur position dans les rangs du cadre de réserve.  
C'est triste, mais on doit être réaliste : c'est la vérité.

Mais heureusement, il y a toujours des officiers de réserve qui restent fidèles à leur premier choix. Nous pensons aux activités organisées par le squad 218.2 et la div. NCSO-R, deux initiatives du cercle des officiers de réserve d'Anvers (étant Anversoïse je me permets d'être un peu chauviniste !).

Ces activités, organisées pendant les W.E., ont un succès incroyable et cela déjà pendant des années.

Nous espérons que ces officiers de réserve, on les croirait des officiers de réserve-« actifs », ne perdent pas leur courage et leur foi comme officiers de réserve.

Dans la Bible il est marqué que Dieu préfère sauver Sodome, seulement pour 10 % de justes.

Heureusement, les officiers actifs et les officiers de réserve, collaborant ensemble, sont plus de 10 % !

Notre Force Navale n'a rien à craindre !

Je vous remercie.

KUK(R) JANSSENS F.  
Voorzitter Antwerpen

## BEHEERRAAD EN DAGELIJKS BESTUUR

Na de verkiezingen van het kongres 1980 en de bestuursvergadering die daarop volgde, ziet de samenstelling van onze raad van beheer er als volgt uit :

### A) CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : FKP VAN LAER A., Korte Klarenstr. 11 B5 te 2000 ANT. - 031/33 75 24  
Vice-Prés. : CPC DEMOULIN G., Permekedreef 15 te 1900 OVERIJSE - 02/687 56 47  
Vice-Prés-Sec : FKP ROGIE H.P., Postbus 94 te 8400 OOSTENDE - 059/41 35 85  
Secr. Adjoint : VTZ BILLIET A., Beversestweg 255A te 8800 ROESELARE - 051/21 10 33  
Trésorier : 1LV MARLIER M., Av. Abeloos 12/B10 à 1200 BXL - 02/771 57 39  
Recrutement : CPC DEMOULIN G.  
Adj. Recrut. : LDV V. CAMENHOUT, Ch. des Tombelles 9 à 1490 COURT-SAINT-ETIENNE - 010/61 16 59  
Org. Activités : 1LZ VANDIEST A., Langerbruggestr. 107 à 9050 EVERGEM - 091/53 92 75  
Adjoint Org. Activités : LTZ BOTING Y., Markt 59 à 9900 EEKLO - 091/77 10 92  
Relations Pub : 1LZ VANDENBERGH P., Merellaan 27 à 3202 LUBBEEK-LINDEN - 016/25 61 08  
Adjoint Relations Pub. : FKP ROGIE H.P.  
Conseillers :  
CPF PLANCHAR R., Italiëlei 84-B/12 à 2000 ANTWERPEN - 031/32 69 33  
CPF DELGOFFE V., Kempisch Veldweg 6 à 2230 SCHILDE - 031/83 19 25  
CPF BECHET, R. Av. Béchet 8 à 1950 KRAAINEM - 02/767 77 64

VTZ GILIS J.P., Veurnelaan 109 à 8460 KOKSIJDE - 058/51 19 45  
2VZ VAN GELDER A., Wolfjagerslei 6 à 2200 BORGERHOUT - 031/21 70 56

### B) BUREAU EXECUTIF

N1 : ROGIE  
Adj.-N1 : BILLET  
N2 : DEMOULIN  
Adj.-N2 : V. CAMPENHOUT  
N3 : VANDIEST  
Adj.-N3 : BOTING  
N4 : MARLIER  
N5 : VANDENBERGH

### C) PRESIDENTS SECTIONS LOCALES :

Brabant : MARLIER G.  
O.-Vlaanderen : VTZ DE DECKER, Steendam 54 à 9000 GENT - 091/25 03 41  
W.-Vlaanderen : ROGIE H.P.  
Antwerpen : KVK JANSSENS F., Grijsdijk 7 à 2060 MERKSEM - 031/45 42 14  
Liège : 1LV COURTOIS W., Av. Etoile Polaire 39 à 1080 BXL - 02/466 91 70  
D) ORGANISMES DE RESERVE :  
Direction : FKP VAN LAER A.  
Secrétariat : FKP ROGIE H.P.  
Squad 218.2 : FKP PERSOONS J. L. De Vriesstraat 47 à 2600 BERCHEM - 031/30 97 13



Div-NCSO-R : KVK STRUMANE R. Postelarenweg 62  
à 2400 MOL - 014/31 21 54

E) CCP ASSOCIATION OR-FN :

Association OR-FN

ASBL

000-0468749-45

Vereniging RO-ZM

VZW

1200 - BRUXELLES

1200 - BRUSSEL

F) REVUE :

INFO-RESERVE (Neptunus) Postbus 17 à 8400 -  
OOSTENDE. Compte 280-0400779-12

Tel. 059/80 14 02 - Ext. 389.

Articles à insérer, via Adj.-N5 ROGIE H.P. Postbus  
94 à 8400 - OOSTENDE.

## **GEWESTELIJKE AFDELINGEN WEST-VLAANDEREN**

### **1. Rijsttafel 20 juni**

Het zomerbal met daaropvolgend rijsttafel van de afdeling West-Vlaanderen had plaats te OOSTENDE op vrijdagavond 20 juni.

Het feest groeide andermaal uit tot een groot succes. De Westvlaamse kring houdt ongetwijfeld de wind in de zeilen.

### **2. Internationale competitie DUINKERKE**

Op zaterdag 28 juni trok de Westvlaamse schuttersploeg naar DUINKERKE voor het betwisten aldaar van de Internationale Schietcompetitie met draagbare wapens.

Wij wachten nog altijd op het verslag van de LTZ DE-COSTER voor alle bijzonderheden i.v.m. deze wedstrijd. Alvast mogen we zeggen dat onze ploeg zich bijzonder goed verdedigde : de 7de plaats in de algemene rangschikking.

### **3. Mars van de Ardennen**

Van 25 tot 28 juni had de Vierdaagse Marche du Souvenir et de l'Amitié plaats. Het parcours liep van ARLON tot VIELSALM over een afstand van 128 km. O.l.v. FKP ROGIE nam een kleine troep Westvlaamse marcheerders hieraan deel.

### **4. Vierdaagse van de IJzer**

Diezelfde ploeg legde de 125 km. van de Mars van de IJzer af in de periode 20-23 augustus 1980. Het parcours liep van KOKSIJDE tot IEPER al over de polderstreek en de Vlaamse Ardennen. Herinneren wij er aan dat beide marsen door het leger worden ingericht. Ook op de openingsplechtigheid van de marsen alsmede op het slotdefilee was onze Westvlaamse kring vertegenwoordigd.

### **5. Canadese bevrijdingsmars**

Traditiegetrouw heeft op 1 november e.k. de Canadese bevrijdingsmars plaats. Het traject luidt hier : HOOFDPLAAT (NL) - KNOKKE. Op deze mars is de Westvlaamse wandelploeg al ingeschreven.

### **6. Winterbal met rijsttafel**

In november a.s. heeft het traditionele winterbal met rijsttafel plaats van de kring « West-Vlaanderen ». Alle leden en sympatizanten ontvangen bijtijds een uitnodiging voor dit groot samentreffen.

### **7. Kongres 1981 te OOSTENDE**

In de loop van de junimaand 1981 richt « West-Vlaanderen » het jaarlijks nationaal kongres RO-ZM in. Meer hierover in de eerstvolgende editie van Info-Reserve.

**Avez-vous déjà la**

**« Cravate force navale » ?**

**Hebt U reeds een**

**« Zeemachtdas »**







## LA FORCE NAVALE RECRUTE !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autres mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

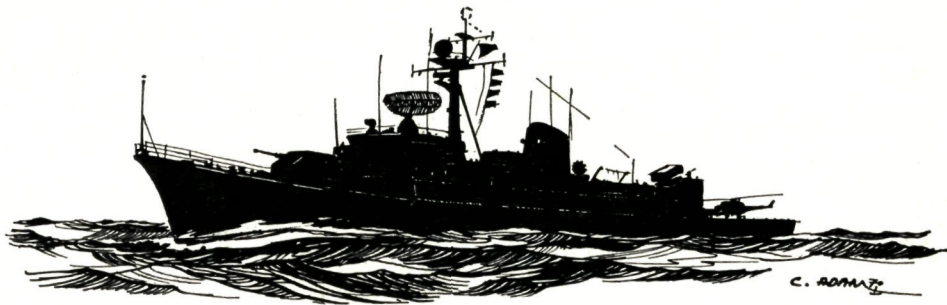
## DE ZEEMACHT WERFT AAN !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linierégimentsplein — 8400 Oost ende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

**Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende**  
**Hoofdredacteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende**

**Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.**

**Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.**

28e jaargang - neptunus 1980-81 - 28e année

nr 186 - no 186

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus  
boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per  
nummer 50 fr. - prix par numéro 50 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.  
(ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —  
politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —  
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.  
Niets uit deze uitgave mag veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en Belgique : chez imp. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg à oostende — in België gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg oostende

Copyright 1980 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.  
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent